5/84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Messe-neuheiten



Dampfspeicherlokomotiven ...

... werden seit einiger Zeit wieder zunehmend auf Werkbahnen eingesetzt. Sie sind besonders optimal, wenn Dampf als Nebenprodukt anfällt und für den Betrieb dieser Loks genutzt werden kann. Außerdem werden diese Fahrzeuge nach wie vor in feuer- und explosionsgefährdeten Betrieben benötigt. Um den erhöhten Bedarf an solchen Loks zu decken, nahm das Raw „Helmut Scholz" in Meiningen Ende des vergangenen Jahres die Produktion von dreiachsigen Dampfspeicherlokomotiven wieder auf, nachdem der VEB Maschinenbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg den Bau der „Feuerlosen" vor mehreren Jahren einstellte.

Am 21. Dezember 1983 wurde die erste in Meiningen gebaute Lok fertiggestellt und dem VEB Schwermaschinenbau Lauchhammer zur Erprobung übergeben. Noch in diesem Jahr sollen 40 und 1985 60 dieser Maschinen gebaut werden.

Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, können bei 2,06 MPa eine Energie von 3835 kWh entwickeln und verbrauchen pro tkm 0,5 kg Dampf. Die Lokomotiven verfügen über eine Wurfhebelbremse und eine selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Knorr. In einigen Betrieben sind z. Z. auch noch ältere Dampfspeicherloks beheimatet, die natürlich bei den Eisenbahnfreunden besonders gefragt sind, und nachdem wir bereits in früheren Ausgaben derartige Lokomotiven vorstellten, soll dies jetzt in Farbe geschehen.

1



1 Werklok 2 des VEB Papier- u. Kartonfabriken Weißenborn, Werk Schlema, im Bahnhof Niederschlema am 30. April 1983.

2



2 Lok 1 des Weichenwerkes Brandenburg der DR, Außenstelle „Max Reimann" Zernsdorf am 20. Oktober 1982.

3



3 Lok 6 vom Energiekombinat Berlin (LKM 146641/1959) am 24. Juli 1981 in Jüterbog. Dieser Loktyp wird jetzt wieder in Meiningen gebaut.

Bild 1: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt
Bilder 2 u. 3: J. Steckel, Berlin

modell eisenbahner

inhalt

5/84

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Die Bedeutung von Dampfspeicherlokomotiven ist in der letzten Zeit wieder gewachsen. Wenn die Voraussetzungen für den Betrieb solcher Fahrzeuge vorhanden sind, können sie im hohem Maße zur Einsparung von flüssigen Treibstoffen beitragen. U. B. z. eine solche Lok, die allerdings schon 1909 von Borsig mit der Fabrik-Nr. 7104 gebaut wurde. Sie wird noch immer auf den Werkbahngleisen des VEB Spiritus Wittenberg eingesetzt. Die Aufnahme entstand am 10. Juli 1983. Mehr über Dampfspeicherloks erfahren Sie auf nebenstehender Seite.

Foto: J.-H. Peters, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 4. 1984
Geplante Auslieferung: 17. 5. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen …

BR 120 in verschiedenen Ausführungen

Ein guter Gedanke war es, im Heft 2/84 auf der zweiten Umschlagseite die DR-BR 120 in den verschiedenen Ausführungen, wie sie bei mehreren Bahnverwaltungen sozialistischer Länder in Dienst steht, vorzustellen. Vielleicht sollte man das ab und an mit anderen Baureihen auch so machen (z. B. DR-BR 107, ČSD-T 435, SŽD-TschM 32).

Die BR 120 der DR konnte ich mittlerweile in vier Ausführungen beobachten:

– Ursprungsausführung, ohne Griffstangen und mit Zierelement an den Stirnseiten,
– mit Griffstangen, bordeauxrotem Lokkasten, weißer „Bauchbinde" und ohne Zierelement,
– Ausführung ähnlich wie bei der Anlieferung, aber mit Griffstangen, ohne „Bauchbinde" und ohne Zierelement sowie neue Lackierung in Bordeauxrot, mit „Bauchbinde", ohne Griffstangen und mit Zierelement.

H.-J. Weise, Ilmenau

Leser schreiben …

TT-Kupplungen bewähren sich

Ich las im „me" 2/84 auf der Seite 29 den Tip von Modellbahnfreund Brauner und veränderte meine TT-Kupplungen. Nun gibt es selbst auf Gefällestrecken und bei hohen Geschwindigkeiten kein Entkuppeln mehr. Bleibt nur noch zu wünschen, daß der VEB BTTB diese kleine Veränderung bei der künftigen Produktion der TT-Kupplungen berücksichtigt.

S. Müller, Burkhardtsdorf

15. Spezialistentreffen junger Eisenbahner in Magdeburg

Im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik werden die jungen Modelleisenbahner über ihr Schaffen vom 13. bis 16. Oktober 1984 in der Bezirksstadt Magdeburg Rechenschaft ablegen, Erfahrungen austauschen und dabei erlerbnisreiche Stunden verleben. Eine vom Bezirksvorstand Magdeburg des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR berufene Arbeitsgruppe bereitet dieses Treffen vor.

In der Magdeburger Albert-Vater-Oberschule werden die meisten Veranstaltungen, wozu die Ausstellung und Bewertung der Exponate gehören, stattfinden. Vorgesehen dafür sind der 13. und 14. Oktober. Gleichzeitig wird den Teilnehmern ein Einblick in die Aufgaben der Reichsbahndirektion Magdeburg gegeben. Außerdem ist die Besichtigung der Stadt Magdeburg vorgesehen.

Am 15. Oktober sollen die Teilnehmer des Treffens den Dienstort Eilsleben kennenlernen. Hier wird ihnen ein Einblick in den Betriebs- und Verkehrsdienst, den Maschinendienst und den Baudienst der Deutschen Reichsbahn gegeben. Außerdem sind Fahrten mit der Lok 65 1049 vorgesehen. Nach dieser Exkursion ist die mit einem Kulturprogramm umrahmte Siegerehrung im Magdeburger Klubhaus der Eisenbahner geplant. Jede Stunde des Spezialistentreffens soll sinnvoll genutzt werden. Die Arbeitsgruppe bittet alle Bezirksvorstände des DMV, die angebotenen Kapazitäten voll zu nutzen und damit zu einem erfolgreichen Spezialistentreffen beizutragen.

J. Heine, Vorsitzender des BV Magdeburg

Leser antworten …

April, April …

Die meisten unserer Leser haben es gemerkt: Das Signal So 99 (siehe „me" 4/84, S. 5) gibt es natürlich nicht!

Es handelt sich dabei um das Signal 45 der ČSD und zeigt an, daß die Geschwindigkeit lokbespannter Züge auf den angegebenen Wert (in diesem Fall 50 km/h) erhöht werden kann, sobald die Zugspitze am Signal vorbeigefahren ist.

Die Aufnahme entstand im Juni 1983 in der Nähe von Jablonec n. Liz.

G. Paul, Hoyerswerda

Noch einmal: Dreiteilige Doppelstockeinheiten

Die im Bww Erfurt beheimateten Fahrzeuge wurden bei dem schweren Eisenbahnunglück 1967 im Bahnhof Langenweddingen beschädigt. Danach konnten nur noch drei Wagenteile aufgearbeitet und als „DBd"-Einheit zusammengestellt werden.

Der dreiteilige Doppelstockzug des Bww Halle (Saale) hat dagegen das Gattungszeichen DBv behalten. Ein Mittelwagen mußte wegen größerer Schäden zeitweilig ausgesetzt werden. In der Regel werden solche Wagen zunächst abgestellt und im Rahmen einer Instandhaltungsstufe des Zuges wieder aufgearbeitet.

R. Conrad, Ludwigslust

Leser fragen …

Fotos gesucht

Noch in diesem Jahr beabsichtigen wir, einen Beitrag der Serie „Das gute Beispiel" dem Thema Bahnbetriebswerk zu widmen. Dazu suchen wir dringend Fotos von Bw-Anlagen. Vorhandene Aufnahmen senden Sie bitte an Peter Eickel, 8021 Dresden, Löwenhainer Straße 14/0201.

me

Wer kann helfen?

Der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen beabsichtigt im Rahmen der Archiv-Buchreihe einen Band über die Güterwagen deutscher Eisenbahnen herauszugeben. Die Autoren (siehe auch die im „me" veröffentlichte Artikelfolge über Güterwagen deutscher Eisenbahnen) suchen noch gute Reprovorlagen bzw. Originalfotos von Güterwagen der deutschen Privatbahnen, der Länderbahnen und der DRG. Honorar und Nennung des Bildautors bzw. der Bildquelle werden zugesichert. Die Vorlagen gehen garantiert nach 8 Wochen zurück an die Einsender. Zuschriften bitte direkt an die Redaktion.

wh.

Solibasar 1984

Werner Krimel aus Potsdam möchte wissen, ob auch 1984 wieder der Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz stattfinden wird. In diesem Jahr ist der Solibasar am 31. August! Der transpress-Verlag ist selbstverständlich auch diesmal wieder dabei.

Interessante Zeitschriften, Bücher, Poster und andere Souvenirs werden angeboten.

Sollten Sie, liebe Leser, noch Literatur oder Modelle besitzen, die nicht mehr benötigt werden und einem guten Zweck dienen sollen, dann schicken Sie dieses Material bitte wieder an unsere Redaktion.

me

Modell im Garten

Sehr oft fahre ich von Halle nach Cottbus. Unmittelbar vor dem Bahnhof Falkenberg (Elster) befindet sich rechts von der Straße eine Kleingartenanlage, wo ein m. E. vorbildgerechtes Modell der Lok „ADLER" steht. Genaueres ist mir darüber jedoch nicht bekannt. Wer kann weiterhelfen?

H.-G. Brandt, Halle (S.)

Nur ganz kurz!



Fotografiert am Stellwerkgebäude des Bahnhofs Neuwiederitzsch von R. Preßler aus Leipzig im Januar 1984.

Thomas Frister (DMV), Gera

125 Jahre Eisenbahn in Gera

Bereits am 19. März 1859 erhielt Gera Anschluß an die Eisenbahn. Hier entwickelte sich im Laufe der Zeit ein bedeutender Eisenbahnknoten Ostthüringens als ehemaliger Schnittpunkt der Preußischen Staatsbahn und der Sächsischen Staatsbahn.

Gera erhielt Eisenbahnanschluß

Die erste Eisenbahnverbindung wurde durch die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (Th. E. G.) mit der Strecke Weißenfels–Zeitz–Gera hergestellt. Die Inbetriebnahme der Teilstrecke Weißenfels–Zeitz fand am 9. Februar 1859 statt. Am 19. März 1859 folgte der Abschnitt Zeitz–Gera. Die ursprüngliche Absicht der Th. E. G., eine Verbindung Weißenfels–Zeitz–Gera–Hof als Hauptbahn herzustellen, scheiterte, da Bayern den Bahnbau auf seinem Territorium verweigerte. Später wurde lediglich die Nebenbahn Weida–Mehltheuer (1884 durchgängig befahrbar) gebaut, die eine direkte Verbindung von Ostthüringen nach Bayern ermöglichte.

Die Weißenfels-Geraer Eisenbahnlinie diente zunächst ausschließlich dem lokalen Verkehr. Während anfänglich nur die Unterwegsbahnhöfe Köstritz, Crossen, Zeitz und Teuchern existierten, folgten später Wetterzeube, Deuben (ab 1. September 1859) und der Haltepunkt Haynsburg (ab 1. Juli 1901). Die anderen heute vorhandenen Bahnhöfe kamen erst später hinzu. Sechs Jahre danach entstand durch die private „Eisenbahngesellschaft Gössnitz–Gera" die am 27. Dezember 1865 – andere Quellen nennen den 11. März 1866 – eröffnete Strecke Gößnitz–Gera, die eine erste direkte Schienenverbindung Ostthüringens mit Sachsen herstellte. Den Bahnbetrieb übernahm hier die Königlich Sächsische Staatseisenbahn.

Die Th. E. G. war aber nach wie vor bemüht, eine direkte Bahn nach Bayern zu bauen. Nach jahrelangen Verhandlungen erhielt die Th. E. G. schließlich die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Strecke Gera–Eichicht (heute Kaulsdorf), die am 20. Dezember 1871 eröffnet wurde. Damit entstand in Gera ein Eisenbahnknoten.

Schnittpunkt von fünf Linien

Nachdem Ende 1873 die Strecke Leipzig–Zeitz eröffnet worden war, die dem Nord-Süd-Verkehr neue Möglichkeiten eröffnete, stand der Bau der Elstertalbahn als Fortsetzung der Linie Leipzig–Gera durchs Vogtland mit außerordentlich günstigen Neigungsverhältnissen nach Nordböhmen zur Diskussion.

Die inzwischen gegründete Sächsisch-Thüringische Eisenbahngesellschaft (Sä. Th. E. G.) eröffnete in drei Etappen zwischen dem 17. Juli 1875 und dem 20. September 1875 die Strecke Weischlitz–Greiz–Wolfsgefährt (heute Bahnhof Gera-Röppisch an der Strecke Gera–Saalfeld). Ab 1. Dezember 1875 war in Wolfsgefährt ein direkter Übergang auf die Zweigbahn Gera–Eichicht der Th. E. G. möglich.

Überwiegend lokale Interessenten einer West-Ost-Verbindung zwischen Thüringen und Sachsen ermöglichten schließlich den Bau der Strecke Weimar–Gera. Die am 6. Mai 1872 gegründete Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft konnte erst am 29. Juni 1876 den steigungsreichen Abschnitt Weimar–Gera eröffnen. Damit war der Raum Gera zum Schnittpunkt von fünf Eisenbahnlinien, die vier verschiedenen Gesellschaften gehörten, geworden.

Uneinigkeit zwischen den Bahnverwaltungen

Die alten Bahnanlagen entsprachen nicht mehr den wachsenden Anforderungen. Ab 1874 wurden die ersten Erweiterungen vorgenommen, die aber mit Inbetriebnahme der Weimar–Geraer Eisenbahn ihren Abschluß fanden. Am 1. April 1876 übernahm der sächsische Staat die Strecke der Sä. Th. E. G. und im Jahre 1878 die Privatbahn Gößnitz–Gera. Wenig später entstand ein neues Bahnhofsgebäude, das am 13. September 1883 feierlich eröffnet wurde. Am 1. Mai 1882 übernahm die neugegründete KED Erfurt der Preußischen Staatsbahn die Strecken der Th. E. G., so daß sich nun in Gera zwei Staatsbahnen berührten und teilweise gemeinsam Bahnanlagen benutzten. So betrieb die Preußische Staatsbahn die Strecken Leipzig–Zeitz und Weißenfels–Gera mit der Fortführung nach Saalfeld bzw. Eichicht und die Sächsische Staatsbahn die Strecken Gößnitz–Gera und Wolfsgefährt–Weischlitz. Die Sächsische Staatsbahn hatte zu dieser Zeit in Gera keine direkte Verbindung zwischen ihren Strecken. Da zwischen beiden Bahnverwaltungen keine Einigung über die Benutzung der Strecke Wolfsgefährt–Gera erreicht wurde, gab es in den folgenden Jahren so manche Kuriosität, die heute noch landläufig als „preußisch-sächsischer Eisenbahnkrieg" bekannt ist. Dieser Zustand veranlaßte die Sächsische Staatsbahn, ab 1889 ihre Bahnanlagen im Raum Gera völlig neu zu gestalten. Im Nordteil der Elstertalbahn entstand eine neue Strecke zwischen Wünschendorf und Gera. Sie wurde als zweigleisige Strecke über die neuen Stationen Mei-

1



1 Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Gera (Reuß) Sächs. Stb. Es war von 1893 bis 1912 in Betrieb. Das Foto entstand im Jahre 1981.

litz (heute Wünschendorf Nord), Liebschwitz (Elster) (heute Gera-Liebschwitz) und Zwötzen Sächs. Stb. (heute Gera Ost) geführt und am 1. Dezember 1892 eröffnet.

Gleichzeitig entstand auf dem Gelände des heutigen Bahnhofs Gera Süd der am 1. April 1893 in Betrieb genommene Bahnhof Gera (Reuß) Sächs. Stb. In diesem Bereich wurden gleichzeitig umfangreiche Güterverkehrsanlagen geschaffen, die, als „Königlich Sächsischer Güterbahnhof" bezeichnet, ab 1. Juli 1897 zur Verfügung standen. Außerdem konnten um diese Zeit das Heizhaus (Bahnbetriebswerk) der Sächsischen Staatsbahn im Dreieck der Strecken nach Ronneburg und Wünschendorf sowie die neugebaute Verbindungskurve von Zwötzen Sächs. Stb. zur Strecke nach Ronneburg dem Betrieb übergeben werden.

Der Bahnhof Gera (Reuß) Pr. Stb. (heute Gera Hbf) wurde von der Sächsischen Staatsbahn mitbenutzt. Zwischenzeitlich übernahm die Preußische Staatsbahn am 1. Oktober 1895 die Weimar-Geraer Eisenbahn.

Die letzte Eisenbahnstrecke in Gera wurde am 12. November 1901 als 1000-mm-Schmalspurbahn zwischen Gera-Pforten und Wuitz-Mumsdorf durch die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn (GMWE) in Betrieb genommen. Zwischen dem Endbahnhof Gera-Pforten bestand über das meterspurige Gleisnetz der Geraer Straßenbahn eine direkte Schienenverbindung zu den Bahnhöfen Gera (Reuß) Sächs. Stb. und Gera (Reuß) Pr. Stb.

Weiterer Ausbau war unumgänglich

Die wirtschaftliche und politische Entwicklung des Deutschen Reiches um die Jahrhundertwende führte dazu, daß die vorhandenen Bahnanlagen kaum noch den Anforderungen gerecht werden konnten. So betrieb die Preußische Staatsbahn auf dem Gelände des heutigen Hauptbahnhofs umfangreiche Güterverkehrsanlagen, die sich aus den ehemaligen Bahnanlagen der Th. E. G. und dem „Gera-Weimarer-Güterbahnhof" zusammensetzten. Die Personenverkehrsanlagen bestanden aus dem preußisch- und dem sächsischgenutzten Teil. Unmittelbar links und rechts des preußischen Personenbahnhofs befanden sich ein 6- und ein 18ständiger Lokschuppen. Lediglich die Sächsische Staatsbahn verfügte durch ihre erst neu erbauten Anlagen im Süden der Stadt über relativ gute Betriebsverhältnisse. Nachteilig dabei war, daß die sächsischen Bahnanlagen weit außerhalb des Stadtzentrums lagen.

Nach entsprechenden Studien wurde 1906 der Umbau der preußischen und sächsischen Bahnanlagen beschlossen und von 1909 bis 1912 ausgeführt. Während dieser Zeit wurden die baulichen Anlagen so gestaltet, wie sie der Reisende im Prinzip heute noch vorfindet. Neben dem Neubau der Bahnanlagen in Gera (Reuß) Pr. Stb. erfolgte im Nordkopf des Bahnhofs die kreuzungsfreie Einführung der Strecke Weimar–Gera (Rampe 1:100) mit der Strecke Leipzig–Gera durch ein kurzes tunnelartiges Überführungsbauwerk. Gleichzeitig entstanden die Güterzuggleise in Richtung Zeitz und Weimar. Die beiden alten Lokomotivschuppen wurden abgebrochen. Ab 1909 entstand die Betriebswerkstatt Gera der KED Erfurt mit dem heute noch vorhandenen 10ständigen Lokschuppen für die Güterzuglokomotiven und dem 28ständigen Lokschuppen für die Güterzuglokomotiven im Nordkopf des Bahnhofs. Der Sächsischen Staatsbahn wurde die Benutzung des preußischen Bahnbetriebswerks nicht gestattet. Aus diesem Grund befindet sich noch heute unmittelbar an der Straßenunterführung am Hauptbahnhof eine Drehscheibe (100 Meter vom heutigen Bahnsteig 1/2 entfernt), wo die sächsischen Lokomotiven drehten. Die völlig umgestalteten Personenverkehrsanlagen auf dem preußischen Bahnhof erhielten zwei Gleise für die Sächsische Staatsbahn und vier für die Preußische Staatsbahn. Die preußischen Gleise wurden durch die heute noch vorhandene, 100 Meter lange stählerne und 1911 erbaute Bahnsteighalle überspannt. Zwischen den Bahnhöfen Gera (Reuß) Pr. Stb. und Gera (Reuß) Sächs. Stb. erfolgte der viergleisige Ausbau auf einem Bahndamm. Diese Strecke konnte am 4. Dezember 1911 eröffnet werden. Alle vom heutigen Hauptbahnhof ausgehenden Strecken waren zweigleisig. Auf dem Gelände des jetzigen Bahnhofs Gera Süd errichtete die Preußische Staatsbahn den am 22. November 1909 in Betrieb genommenen preußischen Güterbahnhof Gera-Debschwitz. Gleichzeitig wurde zwischen der Sächsischen Staatsbahn und der Preußischen Staatsbahn der Bau eines neuen Empfangsgebäudes in Gera (Reuß) Sächs. Stb. durch die Sächsische Staatsbahn vereinbart, der 1911/1912 ausgeführt wurde. Auf diesem Bahnhof (heute Gera Süd) betrieb die Preußische Staatsbahn zwei Personenzuggleise. Die alten sächsischen Anlagen wurden stillgelegt.

2



2 Das unverwechselbare Wahrzeichen des Geraer Hauptbahnhofs ist die immerhin vier Gleise überspannende Bahnsteighalle. Davor ein Sonderzug mit der historischen Lok 03 001.

3 Blick auf den Schuppen 2 des Bw Gera im Juni 1973. Im Vordergrund die Lok 118 059.

4 Der frühere sächsische Bahnhof in Gera (heute Gera Süd); links 01 0529 auf den ehemaligen Gleisen der Preußischen Staatsbahn, rechts die damaligen sächsischen Bahnanlagen.

Länderbahnen wurden aufgelöst

Nach Auflösung der Länderbahnen war nun der Raum Gera Berührungspunkt

der neugegründeten Eisenbahndirektion Erfurt und der Eisenbahngeneraldirektion Dresden (ab 6. Juli 1922 RBD Erfurt und Dresden). Die Grenze zwischen beiden Direktionen verlief nördlich des heutigen Bahnhofs Gera-Liebschwitz und östlich des Bahnhofs Gera Süd in Richtung Ronneburg. Die ehemaligen Bahnanlagen der Sächsischen Staatsbahn verloren nun an Bedeutung. So wurde Ende der 20er Jahre das ehemalige sächsische Bahnbetriebswerk geschlossen und die erwähnte Verbindungskurve von der Elstertalbahn zur Ronneburger Strecke nicht mehr genutzt. Die Bahnhofbezeichnungen wurden zwischen 1920 und 1931 so verändert, wie sie heute noch üblich sind.

Im Bw Gera Hbf waren durchschnittlich 80 Lokomotiven beheimatet, zu denen bis November 1939 ausschließlich preußische Maschinen der früheren Gattungen P 8, G 8[1], G 10, G 12, T 12, T 14 gehörten. Erst danach kamen die ersten Einheitslokomotiven der Baureihe 50 nach Gera.

In den 30er Jahren waren Langläufe mit Geraer Loks der BR 38.10-40 zwischen Kassel und Eger (heute Cheb) keine Ausnahme. Die BR 58.10-21 fuhren Eilgüterzüge zwischen Unterkotzau bzw. Hof und Leipzig.

Während des zweiten Weltkriegs blieben auch die Geraer Bahnanlagen von Zerstörungen nicht verschont. Am 7. Oktober 1944 wurde der Bahnhof

3



4



Gera Süd durch Bomben stark zerstört. Weitere anglo-amerikanische Luftangriffe folgten am 30. November 1944 und 23. Februar 1945. Am 6. April 1945 wurde der Geraer Hauptbahnhof beschädigt. Ein faschistisches Sprengkommando zerstörte noch am 14. April 1945 die Elsterbrücke am Bahnhof Gera-Zwötzen, so daß die Strecke nach Saalfeld unterbrochen war. Zu einer weiteren Katastrophe kam es am 1. Juli 1945. Gegen 17 Uhr explodierte ein Munitionszug mit Seeminen am Gaswerk im nördlichen Teil des Geraer Hauptbahnhofs. Die nachfolgende Explosion des Gaswerks riß einen 25 Meter tiefen Krater in den Boden.

Der Neubeginn war schwer

Der Neuaufbau nach 1945 fand unter denkbar schwierigen Bedingungen statt. Die Bahnanlagen waren vernachlässigt und beschädigt, der Fahrzeugpark kaum noch einsatzfähig. Als Reparationsleistungen waren alle zweiten Streckengleise abgebaut und die Verbindungskurve am Bahnhof Gera Ost

demontiert. Der ehemals viergleisige Bahndamm durch die Stadt Gera hatte nur noch ein Gleis. Am 25. Januar 1949 konnte auf diesem Streckenabschnitt der zweigleisige Betrieb wieder aufgenommen werden.

In den folgenden Jahren veränderte sich mehrfach die Grenze zwischen den Reichsbahndirektionen Erfurt und Dresden, die sich seit 1920 nördlich von Gera-Liebschwitz und östlich vom Bahnhof Gera Süd in Richtung Ronneburg befand. Zeitweilig wurde die Grenze der Rbd Erfurt bis weit in sächsisches Gebiet verlegt (zwischen 1951 und 1955 bis vor Gößnitz, Mehltheuer und Endschütz). Zu dieser Zeit war das Bw Gera mit den damaligen Lokbahnhöfen Lobenstein, Triptis, Münchenbernsdorf, Zeulenroda, Wünschendorf, Eisenberg und Göschwitz sowie durchschnittlich 100 bis 110 Lokomotiven eines der größten Bahnbetriebswerke in der DDR. Ab 1. April 1955 gehörte das Territorium um Gera zur Rbd Dresden. Bis zum 31. Dezember 1975 verlief die Rbd-Grenze zwischen dem Bahnhof Töppeln und dem Haltepunkt Gera-Thieschitz auf der Strecke Weimar–Gera. Heute gehört Gera wieder zur Rbd Erfurt.

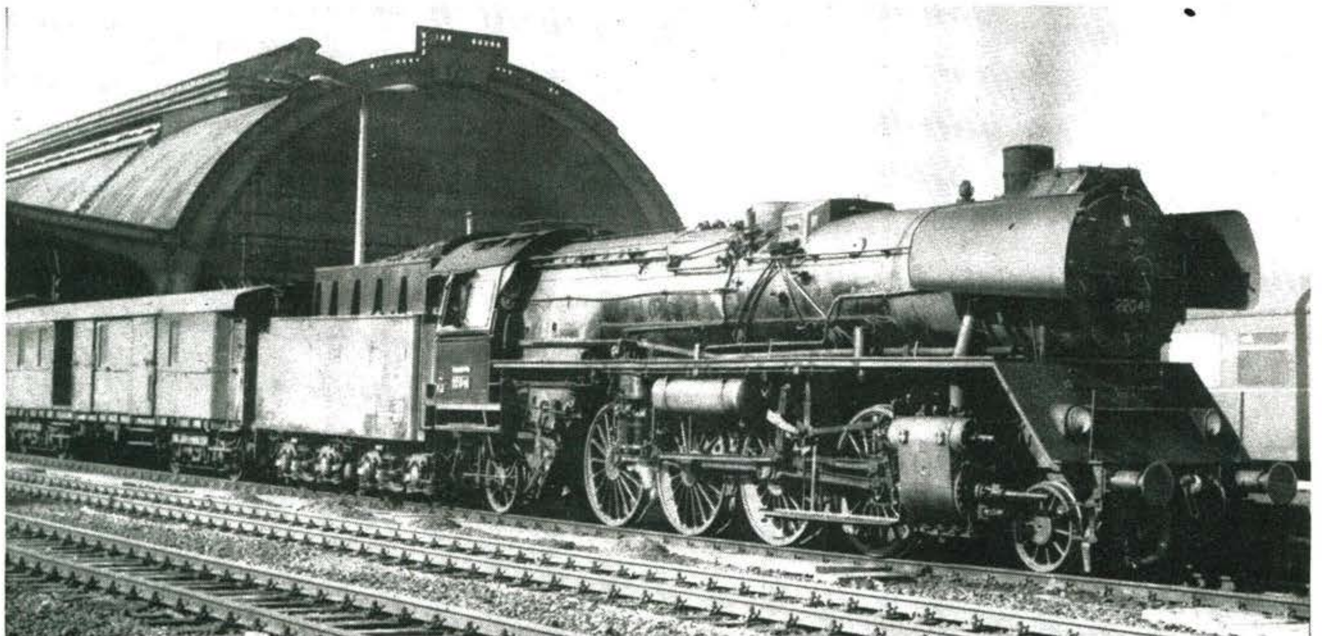
Am 4. Mai 1969 wurde die ab 1. April 1949 von der DR übernommene Schmalspurstrecke Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorf stillgelegt. Ein Unwetter hatte in den Bereichen der Bahnhöfe Gera-Pforten und Leumnitz erhebliche Schäden angerichtet. Eine Instandsetzung wurde wegen der ohnehin geplanten Stillegung nicht mehr vorgenommen. Diese heute schon fast vergessene Bahn verdient aber eine besondere Würdigung, da in der Nachkriegszeit über diese Strecke die Kohleversorgung der Stadt Gera gesichert wurde. Nach Erschöpfung des Meuselwitzer Reviers und dem Bau des Heizkraftwerks Süd am Geraer Südbahnhof verlor die ehemalige GMWE völlig an Bedeutung.

Bedeutung des Knotens wächst

Heute ist Gera ein leistungsfähiger Eisenbahnknoten. Die Entwicklung nach 1945 mit der Neuordnung der Verkehrsströme hatte auch für diesen Raum bedeutsame Auswirkungen. Dominierten vor 1945 vor allem der Nord-Süd Verkehr und die Verbindung von Westdeutschland nach Nordböhmen über die Elstertalbahn, so spielt heute der West-Ost-Verkehr aus dem Thüringer Raum zum sächsischen Industriegebiet eine wesentliche Rolle. Über Gera bzw. über die 10 km entfernt liegende Verbindung Weida–Wünschendorf läuft die südlichste Eisenbahnverbindung zwischen den Industriezentren Thüringens und Sachsens. Seit den 50er Jahren spielt in zunehmendem Maße der Transitverkehr in die ČSSR über die Elstertalbahn eine wichtige Rolle. Ein Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs in die BRD wird über die Saalfelder Strecke geleitet, und die Verbindung von Gera über Weida–Mehltheuer zur Grenzübergangsstelle Gutenfürst gilt seit je her als wichtige Entlastungsstrecke der vogtländischen Hauptbahnen. Unzählige Güterzüge sind in den 50er und 60er Jahren über diese Strecke nach Süden gerollt. Während der Elektrifizierung der Strecke nach Reichenbach (Vogtl.) wurde z. B. das Schnellzugpaar D 137/138 Leipzig–München von Geraer Lokomotiven der Baureihe 50 nach Hof und zurück befördert.

Eine nicht unwesentliche Rolle spielt heute der Arbeiterberufsverkehr im Raum Ronneburg, nach Hermsdorf-Klosterlausnitz und Jena.

5



5 Bereits drei Jahrzehnte lang gibt es eine zeitgünstige Vormittagsverbindung zwischen Saalfeld (Saale), mehreren Kleinstädten Ostthüringens, der Bezirksstadt Gera und Leipzig. Heute als E 800 bezeichnet, verkehrte dieser Eilzug mit Beginn des Sommerfahrplans 1952 erstmalig. Der für diese Leistung eingesetzte Fahrzeugpark war recht vielfältig. Anfänglich mit Loks der BR 78 bespannt, war es 1956/57 die BR 65.10. Ende der 60er Jahre fuhren dann 41er, 22er, die V 180 und schließlich wieder die BR 41 diesen Zug. Erst ab 1973/74 gehörten dann Loks der BR 01^5 zum täglichen Bild. Am 26. September 1981 zog letztmalig eine Dampflok, die 01 0534, den Eilzug nach Leipzig. Dann übernahmen Loks der BR 119 den E 800.

U. B. z. die Lok 22 048 im Jahre 1969 vor dem damaligen E 221 in Gera Hbf.

Fotos 1 bis 4: Verfasser
Foto 5: Dr. H.-J. Dreßler, Gera

Quellenangaben
(1) Dietmar Franz: Die ehemalige Schmalspurbahn Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorf; Der Modelleisenbahner, Berlin 26 (1977), Hefte 4 und 5.
(2) Günter Fromm: Die Entwicklungsgeschichte der Weimar-Geraer-Eisenbahn; Der Modelleisenbahner [Berlin], 20 (1971) Heft 9.
(3) Günter Fromm: 100 Jahre Saal-Eisenbahn; Der Modelleisenbahner [Berlin], 23 (1974), Hefte 4 und 5.
(4) Kieper/Preuß/Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.
(5) Erich Preuß: Thüringer Eisenbahngeschichte; Eine Reichsbahndirektion entsteht, Fahrt Frei [Berlin], 34 (1982).
(6) Max Zeuner: Unsere Heimat, Verlag von Wilhelm Schott, Gera (Reuß), 1914
(7) 100 Jahre Reichsbahndirektion Erfurt – 135 Jahre Eisenbahn in Erfurt, Erfurter Blätter 3 und 4/1982
(8) Erfurter Blätter 1/1980
(9) Akten des Stadtarchivs Gera
(10) Stationsverzeichnis Ausgabe 1904, Berlin 1904
(11) Kursbücher und Fahrpläne verschiedener Jahrgänge
(12) Sammlung des Verfassers

Hasso Mahrholz (DMV) Ilsenburg und
Hans Röper (DMV) Wernigerode

100 Jahre Wernigerode–Ilsenburg

Im Jahre 1872 hatte die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (MHE) die Hauptstrecke Halle–Halberstadt–Goslar–Hildesheim fertiggestellt. Diese Bahn führte in fast gerader Linie am Harz vorbei, so daß die Städte Wernigerode, Ilsenburg und Bad Harzburg weiterhin ohne Eisenbahnanschluß blieben. Da aber außerdem in Wernigerode und Ilsenburg Industriebetriebe entstanden waren, lag es nahe, diese Orte an das bestehende Eisenbahnnetz anzuschließen. So wurde am 11. Mai 1872 durch die MHE von dem an der Strecke Halberstadt–Goslar gelegenen Bahnhof Heudeber eine 9,2 km lange eingleisige Nebenbahn bis nach Wernigerode in Betrieb genommen. Sie gehörte zur sogenannten Harzgürtelbahn, die dann zwölf Jahre später bis Ilsenburg weitergebaut und am 20. Mai 1884 für den Reise- und Güterverkehr eröffnet wurde. Diese Strecke baute bereits die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV), die 1878 die MHE übernommen hatte. Erst nach weiteren zehn Jahren wurde die 18,5 km lange Bahn von Ilsenburg bis Bad Harzburg (13 km) verlängert. Damit waren alle Kurorte des Harzrandes mit der Eisenbahn verbunden.

Die Bahn unterstand zunächst der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Magdeburg. Um den zunehmenden Verkehr zu bewältigen, entstand 1912 ein zweites Gleis zwischen Heudeber und Ilsenburg. Bis Bad Harzburg blieb die Strecke jedoch eingleisig. Nun konnten die Züge über Heudeber hinaus direkt bis Halberstadt durchgeführt werden. Ursprünglich unternahmen Loks der preußischen Gattungen P 2, P 3, G 3 und G 5 den Reise- und Güterverkehr. Ab 1914 waren die Lokgattungen T 14 und P 8 im Einsatz. Neben zahlreichen Reise- und Güterzügen fuhr auch ein Eilzugpaar von Berlin nach Hannover und zurück über diese kurven- und steigungsreiche Strecke. Nachdem die Eisenbahndirektion Magdeburg aufgelöst worden war, übernahm diese Bahn die Reichsbahndirektion (Rbd) Hannover. Heute untersteht sie wieder der Rbd Magdeburg.

Durch die Folgen des zweiten Weltkrieges und der damit verbundenen Grenzziehung wurde Ilsenburg wieder Endbahnhof der Strecke. Hier entstanden nach 1945 neue Industriebetriebe, zu denen das Holzbearbeitungswerk, der VEB Radsatzfabrik, die Gießerei und das Walzwerk gehören.

Der Güter- und auch Berufsverkehr stieg sprunghaft an. Loks der BR 38, 93, 50, 55 und später 65 (teilweise in Doppeltraktion) übernahmen den Betrieb auf der inzwischen wieder eingleisigen Strecke. Für den Berufsverkehr wurden zwischen Ilsenburg und Wernigerode 1951 die Haltepunkte Wahrberg (Ilsenburg) und 1953 Wernigerode-Elmowerk eröffnet.

Ab 1964 kamen zwei- und dreiachsige Rekowagen zum Einsatz und lösten die preußischen Abteilwagen ab.

1970 wurde die Strecke im Rahmen der Zentralen Oberbauerneuerung (ZOE) völlig rekonstruiert. Im September 1971 erfolgte mit gleichzeitiger Inbetriebnahme des Haltepunktes Darlingerode die Einführung des Wendezugverkehrs zwischen Halberstadt und Ilsenburg. Dieselloks der BR 110/112 ziehen bzw. schieben seitdem eine vierteilige Doppelstockeinheit. Es verkehren täglich 15 Reisezugpaare. Außerdem fahren z. Z. täglich ein Durchgangsgüterzug sowie fünf Nahgüterzugpaare, die mit Lokomotiven der BR 132, 120 und 118 des Bw Halberstadt gefördert werden. Außerdem sind noch Loks der BR 50 im Einsatz.

In den letzten Jahren erhielten alle Fernstraßenübergänge moderne Halbschranken.

1982 und 1983 wurden der Haltepunkt Wahrberg modernisiert und ein neuer Übergabebahnhof errichtet.

1



2

71. Heudeber-Wernigerode-Ilsenburg-Harzburg.

Stationen. Zug-No	942	944	946	948	950	952	952	954	956	958		960	
Kl.	1–4.	1–4.	1–4.	1–4.	1 4.	1–3. bis 16/10.	1–3. vom 17/10. ab	1–4.	1–4.	1–4.		1–4	
ab Halberstadt	—	—	*7·43*	—	*11·07*	*12·22*	*12·17*	*2·11*	*3·20*	*6 20*	—	*9 27*	—
an Heudeber	—	—	*8·05*	—	*11·25*	*12·40*	*12·35*	*2·29*	*3·35*	*6 42*	—	*9 48*	—
Heudeb.-Dannst. 63 64 ab	—	7·10	8·18	9·44	11·37	12·41	12·36	2·37	3·40	6 55	—	9 54	—
Minsleben „	—	7·22	8·30	9·56	11·49	12·51	12·46	2·47	3·51	7 05	—	10 06	—
Wernigerode an	—	7·32	8·40	10·06	11·59	12·59	12·54	2·55	4·01	7 13	—	10 16	—
Wernigerode • ab	6·30	—	8·45	—	12·02	1·04	12·59	2 58	—	7 15	—	—	—
Drübeck „	6·42	—	8·57	—	12·14	1·14	1·09	3·08	—	7 25	—	—	—
Ilsenburg an	6·52	—	9·07	—	12·24	1·22	1·17	3·16	—	7 33	—	—	—
Ilsenburg ab	6·55	—	9·10	—	—	1·24	1·19	3·20	—	7 35	—	—	—
Stapelburg „	7·03	—	9·18	—	—	1·31	1·26	3·27	—	7 42	—	—	—
Eckerthal „	7·09	—	9·24	—	—	1·36	1·31	3·32	—	7 47	—	—	—
Westerode „	7·23	—	9·38	—	—	.	.	3·43	—	7 58	—	—	—
Harzburg an	7·30	—	9·44	—	—	1·51	1·46	3·48	—	8 03	—	—	—

71. Harzburg-Ilsenburg-Wernigerode-Heudeber.

Stationen. Zug-No	941	943	945	947	949	951	953	953	955	957		959	
Kl	1–4.	1 4.	1 4.	1–4.	1 4.	1–4.	1–3. bis 16/10.	1–3. vom 17/10. ab	1–4.	1 4.		1–4.	
Harzburg ab	—	—	7·40	9·58	—	1·5[illegible]	4·10	3·51	—	7 00	—	8 25	—
Westerode „	—	—	7·46	10·04	—	2·05	.	.	—	7 06	—	8 31	—
Eckerthal „	—	—	8·02	10·19	—	2·29	4·26	4·07	—	7 21	—	8 46	—
Stapelburg „	—	—	8·07	10·24	—	2·25	4·30	4·11	—	7 26	—	8 51	—
Ilsenburg an	—	—	8·15	10 32	—	2·33	4·37	4·18	—	7 34	—	8 59	—
Ilsenburg ab	—	—	8·20	10·35	12·35	2·35	4·39	4·20	—	7 39	—	9 01	—
Drübeck „	—	—	8·32	10·46	12·47	2·46	4·48	4·29	—	7 50	—	9 12	—
Wernigerode an	—	—	8·44	10·57	12·59	2·57	4·57	4·38	—	8 01	—	9 23	—
Wernigerode ab	6·21	7·38	8·58	11 02	1·13	3·03	5·00	4·40	6 25	8 05	—	—	—
Minsleben „	6·33	7·49	9·09	11·13	1·25	3·13	5·09	4·49	6 36	8 16	—	—	—
Heudeb.-Dannst. 63 64 an	6·45	8·00	9·20	11·24	1·37	3·24	5·18	4·58	6 47	8 27	—	—	—
ab Heudeber	*7·08*	—	*9·32*	—	*1·48*	*3·34*	*5·19*	*4·59*	—	*8 44*	—	—	—
an Halberstadt	*7·26*	—	*9·47*	—	*2·05*	*3·47*	*5·35*	*5·15*	—	*9 05*	—	—	—

1 Bahnhof Wernigerode um 1880. Hier befand sich auch ein dreiständiger Lokschuppen, der heute von der Schmalspurbahn genutzt wird.
Foto: Sammlung Feudalmuseum Wernigerode

2 Fahrplan der KED Magdeburg vom 1. Oktober 1898. Den Personenverkehr übernahmen auf dieser Strecke anfänglich meist Loks der Gattungen P 2 und P 3.
Sammlung H. Mahrholz, Ilsenburg

kurzmeldungen

Zweigleisige Tatra-Gebirgsbahn

Die in der Hohen Tatra gelegene umweltfreundliche elektrische Bahn zwischen Poprad und Štrbské Pleso soll ein zweites Gleis erhalten. Die 23 km lange Strecke wird zunehmend die Beförderung der Urlauber übernehmen, damit der Autoverkehr in diesem Erholungsgebiet eingeschränkt werden kann. Neben der elektrisch betriebenen Gebirgsbahn sollen künftig auch Obusse die Beförderung der Erholungssuchenden übernehmen.
CS.

Liliputbahn im Wiener Prater

Die bei Besuchern beliebte Liliputbahn im Wiener Prater verkehrt mit Dieseltriebfahrzeugen und zwei Dampflokomotiven. Bereits im Jahre 1928 entstanden für diese Wiener Attraktion in der Münchener Lokomotivfabrik von Krauss & Co. drei 2'C'1'-Schlepptenderlokomotiven. Zwei von ihnen sind noch heute im Einsatz, die dritte wurde verschrottet und ihr Untergestell für den Aufbau einer Diesellok verwendet.
CS.

Bau von Eisenbahnstrecken in Indien und China

Die Indischen Eisenbahnen planen den Bau einer 1676-mm-spurigen Strecke zwischen Koraput und Rayagada in Orissa. Diese 80 km lange Verbindung soll vorrangig für den Holz- und Erztransport genutzt werden.
In der VR China begannen bereits im vergangenen Jahr die Arbeiten an der Neubaustrecke, die Nanning, die Hauptstadt der autonomen Region Guangici, mit dem Hafen Fangcheng nahe der vietnamesischen Grenze verbinden soll. Diese neue Eisenbahnstrecke – sie soll 1986 in Betrieb genommen werden – ist vornehmlich für den Abtransport von Kohle und Phosphaten aus den Provinzen Yunnan und Guizhon vorgesehen.
CS.

Reisezugwagen aus Bautzen bei den ČSD

Am 17. Januar 1984 wurde im VEB Waggonbau Bautzen der 3500. für die ČSD gebaute Reisezugwagen übergeben. Er gehört zu einer Großserie von 165 Fahrzeugen für unser Nachbarland, die z. Z. in Bautzen produziert werden. Die ČSSR ist übrigens der größte Abnehmer dieses Betriebes. Bereits 1957 erhielt die ČSSR die ersten 40 vom Waggonbau Bautzen hergestellten Schienenfahrzeuge.
Die in Bautzen gebauten Wagen erhalten Brems- und Beleuchtungsanlagen aus der ČSSR.
me

Durchbruch eines BAM-Tunnels

Am 15. Januar 1984 wurde der vierte und letzte, aber gleichzeitig längste Vorgebirgstunnel zwischen Sewerobaikalsk und Nishneangarsk durchbrochen. Das insgesamt 5,2 Kilometer lange Bauwerk wird im Herbst dieses Jahres befahrbar sein, wenn auf der Strecke Sewerobaikalsk – Nishneangarsk der Zugverkehr aufgenommen wird.
me

Eisenbahn fährt durch ein Rohr

In Form eines großen Rohres, das als Lawinenschutz für die zweigleisige Gotthardbahn gedacht ist, wird eine neue Brücke über das Schweizer Rohrbachtal angelegt. Das Brückenbauwerk entsteht aus 11 m langen Betonsegmenten und sollte bereits zum Winter 1983/84 genutzt werden. Im vergangenen Jahr wurden die letzten beiden Stahl-Bogenbrücken, die 1882 bzw. 1893 entstanden, durch tunnelförmige Überbauten ersetzt, dessen untenliegende Fahrbahnplatte mit Decke und Seitenwänden einen tragenden Betonhohlkörper bildet. Die Masse der Betonröhre beträgt bei einem Querschnitt von 24,85 m² insgesamt 8 200 t. Die einzelnen Segmente werden vor Ort gegossen. Im Endzustand wird diese Brückenkonstruktion mit 88,5 m Spannweite ohne Stützpfeiler den Rohrbach überbrücken.
CS.

Schneepflug wird restauriert

Eine Erinnerung an die im Januar 1970 stillgelegte Spreewaldbahn ist der viele Jahre im früheren Bw Straupitz beheimatete und später auf dem Gelände des Cottbuser Spreewaldbahnhofs abgestellte Schneepflug. Dieses Fahrzeug entstand aus dem Rahmenteil einer zweiachsigen Tenderlok der Lenz-Gattung „i", die von der Stettiner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Vulcan gebaut wurde. Zwei dieser Lokomotiven gelangten während des zweiten Weltkriegs zur Spreewaldbahn. Sie wurden aber bereits 1948 zerlegt.
Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 2/34 des DMV der DDR haben sich vorgenommen, dieses Sonderfahrzeug zu restaurieren und so als Denkmal der Geschichte der Eisenbahn, insbesondere der Spreewaldbahn, zu erhalten. 3,4 Tonnen Schrott mußte von der Arbeitsgemeinschaft gesammelt werden, um den Schneepflug zu erhalten. Mehr als die Hälfte dieser Schrottmenge ist bereits übergeben worden.
Text und Foto: W. Juckel, Cottbus



Elektrisch von Bratislava bis Púchov

Sämtliche Züge auf der ČSD-Strecke Nr. 38 sollen im nächsten Planjahrfünft von Elloks gefördert werden. Zuvor wird bereits der Abschnitt Bratislava–Leopoldov mit einem Fahrdraht überspannt werden. Da die Wechselstromtraktion 25 kV 50 Hz verwendet wird und an der mit = 3 kV elektrifizierten Magistrale Košice – Hranice na Moravě(–Praha) liegende Bahnhof Púchov nicht zum Systemwechselbahnhof umgestaltet werden kann, muß die Systemtrennstelle auf der freien Strecke vor Púchov angelegt werden. Die gegenwärtig noch in der Erprobung befindliche ES 499.1 wird dann die Züge zwischen Bratislava und Púchov fördern.
Sch.

Ägyptische Staatsbahn gewinnt an Bedeutung

Auf das 5000 Kilometer lange Streckennetz der ägyptischen Eisenbahnen entfallen derzeit 70 Prozent des gesamten Reise- und 40 Prozent des Güterverkehrs. Im vor einigen Monaten abgelaufenen Rechnungsjahr 1982/83 fuhren immerhin 506 Millionen Personen mit der Bahn. Das sind 12 Prozent mehr als in der vorangegangenen Vergleichsperiode. Dabei spielt der Berufsverkehr eine besondere Rolle. Er konzentriert sich u. a. zwischen der Landesmetropole Kairo und dem Industriezentrum Heluan, wo die Beförderungsleistungen gegenüber 1981/82 um das Dreifache gestiegen sind. Gegenwärtig ist die Eisenbahn bemüht, den Gütertransport auf der Schiene zu erhöhen. Seit 1982 wurden 120 neue Lokomotiven und rund 400 Wagen in Dienst gestellt. In Ägypten haben sich seit mehr als einem Jahrzehnt die Eisenbahnkräne aus dem VEB Schwermaschinenbau „S. M. Kirow" Leipzig bewährt. Weitere sechs dieser in vielen Teilen der Welt gefragten Spezialfahrzeuge gab die Ägyptische Staatsbahn kürzlich in Auftrag.
me

Kleine Bahnen mit großem Zuspruch

Erst vor wenigen Tagen haben die 11 Pioniereisenbahnen in unserer Republik den Betrieb wieder aufgenommen. Im vergangenen Jahr beförderten die kleinen Züge 1 206 341 Personen und legten dabei 68 803 km zurück. Die größten Leistungen erbrachte die Pioniereisenbahn Dresden, die vom 14. April bis 16. Oktober 1983 insgesamt 559 565 Personen beförderte.

Eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, daß überwiegend Junge Pioniere – es sind übrigens insgesamt 1 262 – den Betriebs- und Verkehrsdienst übernehmen. 53 Pioniereisenbahner haben 1983 eine Berufsausbildung bei der DR aufgenommen.

Sollten Sie, liebe Leser, nach Cottbus, Görlitz, Gera, Vatterode, Bernburg, Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Berlin, Halle oder nach Plauen kommen, dann planen Sie ruhig einmal einen Besuch bei den dortigen Bahnen ein. Eine Mitfahrt lohnt sich immer.

1 Lok 003 der Pioniereisenbahn (PE) Dresden am 25. Juli 1983 vor einem Personenzug.

2 Obwohl bei der PE Cottbus die beiden Dampflokomotiven stets großes interesse erwecken, gibt es auch hier Dieselloks. Hier sind sie gerade vor Bauzügen im Einsatz.

3 Am 15. Juni 1983 wurde in Halle eine neue Akkulok übergeben. Sie bauten Mitarbeiter des Bw Halle G auf dem Fahrgestell einer ausgemusterten Grubenlok vom Typ EL 9 des Mansfeldkombinates auf.

Bilder 1 und 2: R. Kahmann, Elsterwerda
Bild 3: R. Panse, Halle

1



2



3



Erinnerungen an den D 89

1


Noch heute gilt die Elstertalbahn (KBS 540) Gera–Plauen (Vogtl.) unterer Bahnhof–Weischlitz (–Bad Brambach) als eine der reizvollsten Eisenbahnstrecken im Vogtland. Die am 20. September 1875 durchgehend eröffnete Strecke folgt dem Lauf der Weißen Elster. Zwischen Wünschendorf und Plauen, dem landschaftlich schönsten Teil der Strecke, sind acht Tunnel und insgesamt 30 Brücken vorhanden.
Über die eingleisige Hauptbahn rollen heute neben Personenzügen vor allem Transitgüterzüge in die befreundete ČSSR. Der wichtigste Zug auf dieser Strecke war früher der D 89 Weimar–Gera–Eger (Cheb)–Marienbad (Mariánské Lázně), an den 1983 mehrere Sonderfahrten mit originalgetreuer Bespannung erinnerten.

2

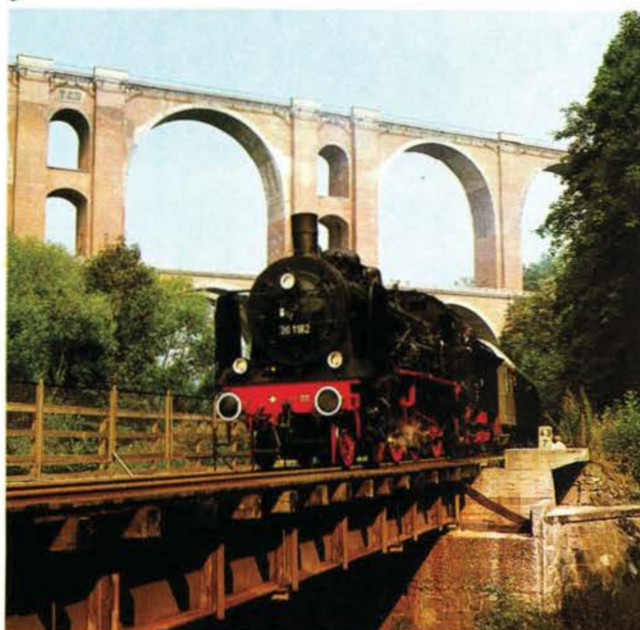

1 Der Sonderzug am Lochguttunnel bei Wünschendorf

2 Die Lok 38 1182 vor dem Zwickauer Traditionszug der DR im Elstertal

3 An der Elstertalbrücke

4 Der Sonderzug mit den Traditionswagen erreicht den Bahnhof Oelsnitz.

Text und Fotos: G. Feuereißen, Plauen

3


4


eisenbahn kurzmeldungen

Lokeinsätze

Bw Wittenberge
Vom o. g. Bw werden die Loks 503545, 503554, 503561, 503570, 503610, 503624, 503637, 503638, 503640, 503642, 503645, 503680 und 503683 planmäßig eingesetzt. Abgestellt ist die 500065 im Bw-Gelände. In Perleberg Süd stehen nur noch die 500005, 500008, 500021, 500052, 500053 und 500070.
Der P 17358 (KBS 810) wird seit Anfang März 1984 ebenfalls von einer Lok der BR50.3 des Bw Wittenberge gefahren.
Mz. (Anfang April 1984)

Bw Berlin-Schöneweide
Zur Zeit gehören die Loks 528006, 528023, 528055, 528074, 528079, 528097, 528100, 528101, 528139, 528145, 528170, 528171, 528177, 521360, 523204, 523410, 524966 und 526666 zum Bw-Bestand. Als Heizloks dienen die 441350 und 441101. Seit April 1983 sind außerdem die PmH 17 (ex 440354) und PmH 16 (ex 44 0286) vorhanden.
Se. (Ende März 1984)

Werkbahn in Zwickau
Hier werden die ehemaligen DR-Loks 86 744 und 86 607 zur Bedienung verschiedener Anschlüsse eingesetzt. Der Betriebshof befindet sich in der Pöhlaer Straße.
Fi. (Anfang April 1984)

Einsatzstelle Pockau-Lengefeld
Die hier stationierte 86 1049 wird je nach Personallage täglich vor einem Nahgüterzugpaar eingesetzt (9.30 Uhr ab Pockau-Lengefeld nach Marienberg, von dort ab 10.30 Uhr nach Pockau-Lengefeld).

Bw Nossen
Die 35 1113 wurde nicht täglich, sondern nur freitags und sonntags vor den Zügen P3940, P6483, P6484, P6485, P9937 (rückwärts), E944, E947 und P 15777 der KBS 324. 400, 230 und 214 eingesetzt.
Anfang April mußte die 35 1113 wegen eines Schadens abgestellt werden. Seitdem verkehrt vor den o. g. Zügen eine Lok der BR 50.3. In der letzten Zeit war es die 50 3657.
Le./Sbr. (Ende April 1984)

Baureihe 50
Folgende Maschinen, die noch weitestgehend im Ursprungszustand erhalten sind, gehören derzeit zum Bestand der DR: 501002 (Nossen), 501298 (Nossen), 501849 (hist. Triebfahrzeug), 502146 (Reichenbach), 502407 (Dresden), 502652 (Reichenbach), 502740 (Karl-Marx-Stadt) und 503145 (Reichenbach).
Neben den in Perleberg Süd abgestellten Loks der BR50.0 (siehe Bestand des Bw-Wittenberge) stehen in Borckenfriede (KBS920): 500058 (Bw Psw), 500020, 500029, 500066, 500043, 500023, 500038 (alle Bw Ang), 500049 (Bw Schw), 500051, 500004, 500062, 500061, 500068, 500056 (alle Bw Psw), 500013, 500039, 500035 (alle Bw Ang) und eine 50.0 des Bw Ang, deren Nr. nicht bekannt ist.
Legende: Psw – Pasewalk, Ang – Angermünde, Schw – Schwerin.
Fi./Se. (Ende März 1984)

Est Löbau des Bw Bautzen
Hier werden die Loks 528080, 528143, 528189, 528200 sowie als Heizlok die 651047 eingesetzt. Als Reservemaschine dient die in Bautzen stehende 528183.
Folgende Züge werden mit den o. g. Loks bespannt.:
Lok 1: Lö ab 7.20 Uhr, Hh an 9.00 Uhr; Hh ab 10.20 Uhr, an Lö 11.00 Uhr; Lö ab 13.40 Uhr, an Gd (MINOL) 13.50 Uhr; Gd ab 14.30 Uhr, an Lö 14.40 Uhr; Lö ab 17.40 Uhr, an Neud. 19.00 Uhr; Neud. 19.50 Uhr, an Lö 21.10 Uhr (alles Güterzüge).
Lok 2: P 17841 und P 17842 (nur Mo–Fr); Lö 8.20 Uhr, an Seifh. 10.00 Uhr; Seifh 10.40 Uhr, an Eb 12.50 Uhr, Eb ab 13.40 Uhr, an Lö 14.10 Uhr (Schlußlok P3814); Btz ab 18.30 Uhr, Bw an 19.10 Uhr;
Lok 3: Dre ab 4.00 Uhr, an Gö 6.40 Uhr; ab Gö 7.40 Uhr, an Lö 9.50 Uhr, als Lz nach Btz; Btz ab 17.20 Uhr, an Lö 18.00 Uhr, ab Lö 19.30 Uhr, an Hh 21.00 Uhr; Hh ab 22.00 Uhr, an Lö 22.30 Uhr.
Legende: Lö – Löbau, Hh – Herrnhut, Gd – MINOL-Lager Großdehsa, Neud – Neugersdorf, Seifh – Seifhennersdorf, Eb – Ebersbach, Btz – Bautzen, Bw – Bischofswerda, Dre – Dresden, Gö – Görlitz.
Fi. (Anfang April 1984)

99^59 zwischen Straßberg und Stiege
Wie bereits angekündigt, wird mit Beginn des Jahresfahrplans, am 3. Juni 1984, der Reiseverkehr auf der Strecke Straßberg – Stiege aufgenommen.
Vorgesehen ist der Zugverkehr nach folgendem Fahrplan:
P 14461: Gernrode (Harz) ab 6.04 Uhr, Eisfelder Talmühle an 8.37 Uhr;
P 14464: Hasselfelde ab 10.22 Uhr, Gernrode an 12.44 Uhr;
P 14465: Gernrode ab 13.49 Uhr, Hasselfelde an 16.05 Uhr;
P 14464: Hasselfelde ab 17.18 Uhr, Gernrode an 20.09 Uhr.
Diese Reisezüge werden ausschließlich mit den in der Lokeinsatzstelle Gernrode stationierten Dampfloks der BR 99^59 gefahren.
Rö. (Ende April 1984)



Mit leistungsfähigen Motoren der Bauform IV (Nennleistung 1100 kW) sind einige der DR-Loks der früheren BR 110 ausgerüstet worden. U. B. zeigt eine solche Lok. Dabei handelt es sich um die 115 513 des Bw Saalfeld.
Foto: H.-J. Weise, Ilmenau


In Kamenz ist als Heizlok noch immer die 95 1016 eingesetzt. Die Aufnahme entstand am 17. Mai 1983.
Foto: B. Lotzow, Grimmen

Vorschau

Im Heft 6/84 bringen wir u.a.:

Guben und die Eisenbahn;
Historische Straßenbahnen in Berlin;
Die Tunesischen Eisenbahnen;
BR52 in der Nenngröße H0;
Wagenbeschriftungen;
H0-Heimanlage.

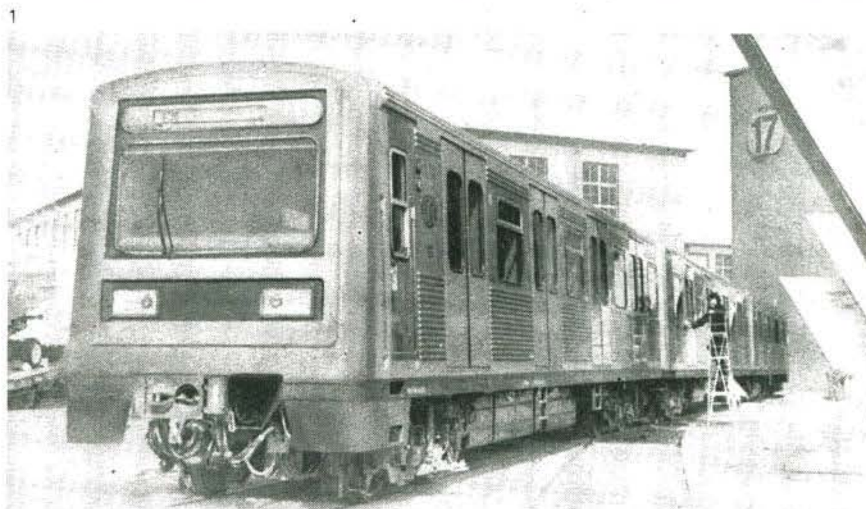
Gottfried Köhler, Berlin



Schienenfahrzeuge '84

Der „Exponaten-Bahnhof" auf dem Freigelände der Technischen Messe der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse war nicht, wie oft schon, übervoll.
Dafür aber gab es Spitzenerzeugnisse zu sehen, Leistungen wissenschaftlich-technischer Entwicklungsarbeit mit all den Vorzügen, die auch die Weltmarktfähigkeit entscheidend beeinflussen.
Tonangebend waren die Erzeugnisse aus der volkseigenen DDR-Industrie; die Repräsentanten, der VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau und das Kombinat VEB KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf, stellten aus ihrem Fertigungsprogramm Reisezugwagen, Kühlfahrzeuge, Güterwagen und einen Triebzug aus. Von den inländischen Ausstellern sei noch der Kombinatsbetrieb VEB Schwermaschinenbau S. M. Kirow Leipzig genannt, der aus seinem Typenprogramm an Eisenbahndrehkranen den weiterentwickelten EDK 1000/4 vorstellte.
Der französische Schienenfahrzeugverband Syndicat du Materiel de Transport Ferroviaire (SMTF) war vertreten mit Erzeugnissen so renommierter Hersteller wie NORFER (Arbel-Industrie und A. N. F.) und Fauvet Girel; das österreichische Unternehmen Plasser & Theurer zeigte aus seinem Produktionsprogramm eine kontinuierlich arbeitende Hochleistungs-, Nivellier-, Hebe-, Richt- und Stopfmaschine mit elektronisch gesteuerter Richteinheit und vollautomatischer Steuerung.
Bleibt zu ergänzen, daß das rumänische Außenhandelsunternehmen Mecanoexportimport die bei der DR bekannte Diesellok der Baureihe 119 vorführte und daß im Rahmen der sowjetischen Kollektivausstellung V/O Energomashexport Modelle einer Rangierlok für Schmalspurstrecken und eines hydraulischen Gleis-Richthebeblocks für die Bahnunterhaltung im Angebot hatte.
Nachfolgend die Hauptangaben zum Bildteil:
Der dreiteilige Triebzug einer größeren Lieferserie für die Strecken der Electric Railsways AG Athen – Piräus (I. S. A. P.) stand vor dem Ausstellungspavillon des KLEW Hennigsdorf (Abb. 1). Es handelt sich um eine Produktion dieses Kombinats in Kooperation mit den Firmen Siemens AG und MAN Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg. Auffallend die Beblechung der Seiten- und Stirnwände sowie des Daches in Nirosta-Ausführung; hervorzuheben die Gleichstromstellerausrüstung mit dynamischer Netz- und Widerstandsbremse.
Die Energieversorgung erfolgt von der dritten Schiene aus mit 750 Volt Gleichspannung. Über ein elektronisches Steuerungssystem werden die durch den Fahrschalter vorgegebenen Fahr- und Bremsbefehle von einem Zugsteuergerät kodiert und letztlich als Steuersignale an die Traktions- und Bremsausrüstung weitergegeben. Die Gesamtlänge eines fünfteiligen Triebzuges beträgt 89 120 mm; mit einer Fahrmotorenleistung von insgesamt 1680 kW (12 × 140 kW) erreicht der Zug eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Gesamtbeförderungskapazität (bei 8 Pers./m²) 1224 Pers. Eine mehrtei-

1



2



3



lige Flachwageneinheit mit abgesenkter Ladefläche (Gattung Laadks) stellte der VEB Waggonbau Niesky aus (Abb. 2). Dieser Spezialgüterwagen bietet eine große Transportmittelausnutzung bei einfacher Be- und Entladetechnologie. Die verfügbare Ladelänge bei einer Fußbodenhöhe von nur 800 mm über Schienenoberkante beträgt bei einer zehnteiligen Einheit 124 m.
Wie schon erwähnt, zeigte Mecanoexportimport (SR Rumänien) aus der laufenden Lieferserie an die DR das 163. Exemplar der Baureihe 119 (Abb. 3).

Drei Fahrzeuge eines neunteiligen Kühlzuges (Nutzmasse 336 t) zeigte der VEB Waggonbau Dessau aus dem Lieferprogramm für die Bulgarischen Staatsbahnen (Abb. 4). In dem in der Zugmitte befindlichen Diesel-Mannschaftswagen sind zwei Diesel-Generatoraggregate für die zentrale Energieversorgung der acht Maschinenkühlwagen installiert. Jede Zugeinheit ist 188,5 m lang, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.
Zwei Behälterwagen, Herstellerland Frankreich, ließen einmal mehr die guten Wirtschaftsbeziehungen zur DDR erkennen. Es handelte sich um einen vierachsigen Kesselwagen zum Transport von chemischen Ladegütern (Gattungszeichen Zaces), der bei der DR mit der Wagennummer 787 7013-6 inzwischen eingestellt wurde (Abb. 5) und um den Behälterwagen für Granulate sowie feinkörnige chemische Produkte (Gattungszeichen Uacs-y), bei der DR mit der Wagennummer 932 4060-2 beschriftet (Abb. 6).
Schließlich sei noch der EDK 1000/4 aus dem TAKRAF-Betrieb S. M. Kirow in Leipzig (Abb. 7) erwähnt. 14 Krane dieses Typs werden an die Argentinischen Staatsbahnen geliefert. Die maximale Tragfähigkeit dieses weiterentwickelten Schienenfahrzeugs beträgt 125 t; mit dem Hilfshub für maximal 25 t wird eine Ausladung von 30 m erreicht. Durch eine günstigere Führung der Abspannseile des Auslegers ist die Nachbargleisfreiheit zur elektrischen Fahrleitung gegeben. Der Kran kann im Zugfahrbetrieb mit 120 km/h verfahren werden. Für das dieselelektrische Antriebssystem ist eine Fremdstromeinspeisung möglich. Messegold erhielt auch der EDK 1000/4.

Fotos: Verfasser

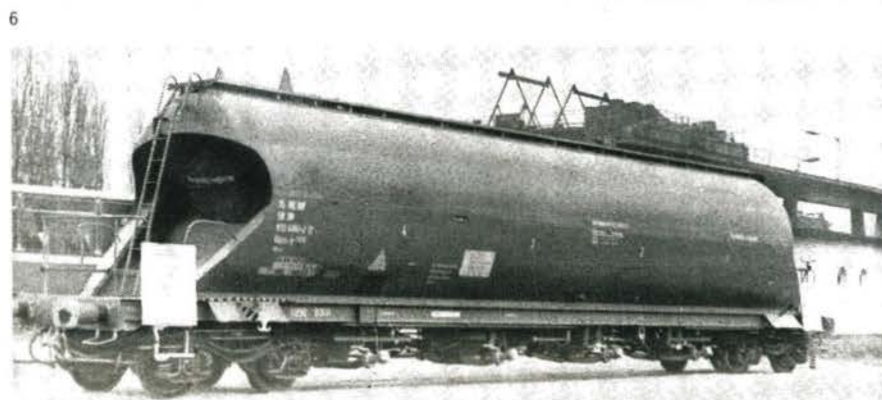
4



5



6



7



Wilfried Rettig (DMV), Görlitz

Die Transkaspische Eisenbahn

Die 1864 km lange Transkaspische Bahn ist die Magistrale der Mittelasiatischen Eisenbahn, deren Netz inzwischen rund 6000 km umfaßt und ständig erweitert wird. Die Strecke beginnt in Krasnowodsk am Ostufer des Kaspischen Meeres, führt quer durch zwei Unionsrepubliken und verläuft auf etwa 100 km Länge unmittelbar an der Grenze zum Iran. Aschchabad, die Hauptstadt der Turkmenischen SSR, war zugleich lange Zeit Sitz der Eisenbahnverwaltung; jetzt ist es Taschkent, Hauptstadt der Usbekischen SSR und Endpunkt der Bahn.

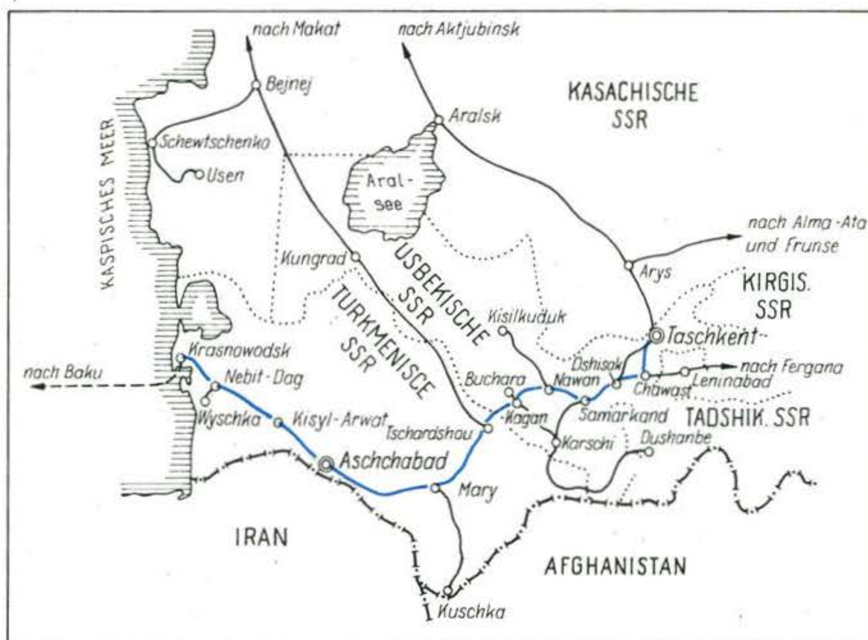
Aus der Entstehungsgeschichte

Mitte des vorigen Jahrhunderts war das russische Generalgouvernement Turkestan ein nahezu wege- und wasserloses Gebiet. Als Beförderungsmittel zwischen den Oasen der Wüsten Karakum und Kisylkum dienten ausschließlich Kamelkarawanen. Deshalb gab es bereits 1874 Bestrebungen, dieses Gebiet per Eisenbahn zu erschließen. Die vorgeschlagene Strecke sollte längs der alten Postlinie von Orenburg nach Taschkent verlaufen. Zweifellos wäre dieser Verbindung der Vorrang gegeben worden, wenn nicht im Gebiet um Aschchabad von Großbritannien angezettelte Unruhen unter der Bevölkerung ausgebrochen wären. So beschloß die zaristische Regierung zur Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung eine Bahn vom Ostufer des Kaspischen Meeres landeinwärts bauen zu lassen. Bis auf wenige Erdarbeiten oblag der Bahnbau der Armee unter Leitung eines Generals.

Die Bauarbeiten begannen 1880, und 10 Monate später wurde bereits Kisyl-Arwat erreicht. Von Anfang an waren gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden. Da in der Bucht von Michailov noch kein Hafen für Hochseeschiffe existierte, mußte das erforderliche Material erst von diesen auf Landungsboote umgeladen werden. Durst, Ruhr und Malaria waren die ständigen Begleiter der Arbeiter und Soldaten. Über 150 km Länge führte die Strecke durch Flugsand, der die Gleise unter sich begrub oder den Bahnkörper abtrug. Kaum waren die Gleisanlagen fertiggestellt, hingen sie durch die Sandstürme schon wieder in der Luft. Der Bahnkörper wurde deshalb mit dornigem Gestrüpp bepflanzt, und schließlich wurde ein durchgehender hoher Damm aufgeschüttet.

1885 lagen die Gleise bis Aschchabad, und 1886 erreichten die Truppen den Amu-Darja, der mit einer Fährverbindung überbrückt werden sollte. Stattdessen wurde eine Holzbrücke errichtet, die immerhin 14 Jahre in Betrieb war, obwohl sie nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden durfte. 1888 führte die Linie bis Samarkand. Das letzte Teilstück bis Taschkent entstand zwischen 1895 und 1898. Der westliche Endpunkt wurde zweimal verschoben und schließlich in Krasnowodsk eingerichtet.

1



1 Streckennetz der Transkaspischen Bahn

2 Bahnhof Aschchabad mit Hausbahnsteig

3 Begegnung zweier unterschiedlicher Traktionsmittel in einem Betriebsbahnhof in der Wüste

Die Betriebsführung

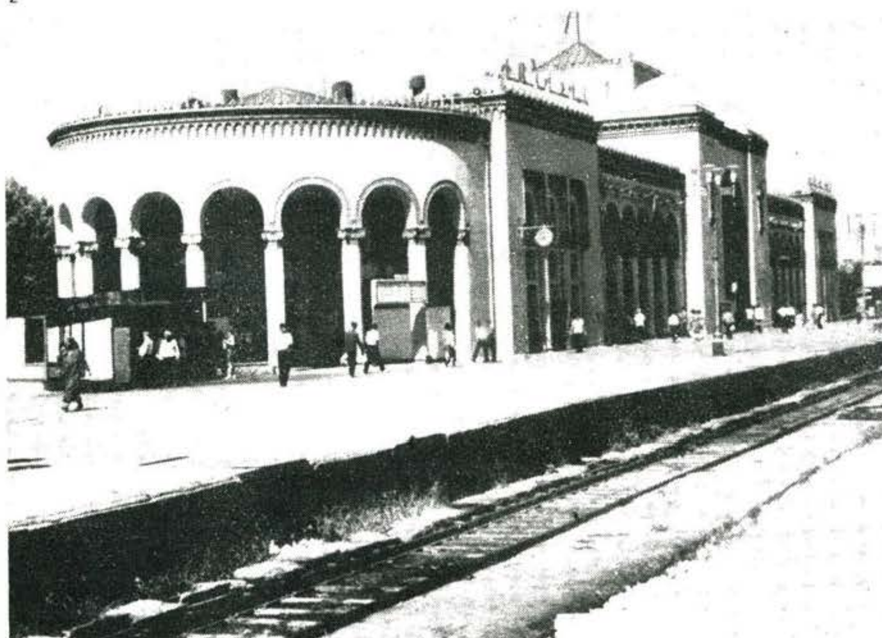
Nachdem im Jahre 1906 die direkte Verbindung von Zentralrußland über Orenburg nach Taschkent fertiggestellt worden war, konnten nunmehr die Güter aus zwei Richtungen nach Turkestan rollen. Wichtigstes Transportgut blieb zu allen Zeiten das Wasser, obwohl heute bereits etliche Bahnhöfe über Leitungen, Kanäle oder artesische Brunnen versorgt werden. Selbst Krasnowodsk besitzt erst seit einigen Jahren eine Meerwasserentsalzungsanlage. Bis dahin mußte das kostbare Naß mit Schiffen aus Baku herangebracht werden!

Der Hauptteil der Strecke ist eingleisig; zwischen Samarkand und Taschkent liegt inzwischen das zweite Gleis. Außer den im Kursbuch verzeichneten 14 Bahnhöfen sind speziell in der Wüste Karakum alle 30 bis 50 km Eisenbahnsiedlungen vorhanden, deren Bewohner für den flüssigen Verkehr auf der Transkaspischen Bahn sorgen. Diese Betriebsstellen bestehen aus dem durchgehenden Haupt- und zwei Seitengleisen. Die Betriebsführung ist einfach aber sicher. Der erste Zug fährt auf das linke Gleis, der zweite nachfolgende Zug auf das rechte. Nun erfolgt die Kreuzung mit zwei Gegenzügen, die auf dem Hauptgleis durchfahren und im nächsten Bahnhof die Seitengleise benutzen. Überholungen gibt es kaum, da alle Züge mit nahezu gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 bis 80 km/h fahren.

Auf der Kursbuchstrecke 11 der SŽD verkehrt nur ein durchgehender Reisezug. Benutzt man vormittags um 10.40 Uhr ab Taschkent den Zug Nr. 190, so ist abends Samarkand, am nächsten Vormittag Mary, am zweiten Abend Aschchabad und Krasnowodsk am Morgen des dritten Reisetages erreicht. Der Zug benötigt für diese Strecke 46 Stunden; die reine Fahrzeit beträgt jedoch nur 43 Stunden. Die Reisegeschwindigkeit erreicht somit 40,5 km/h.

Nach Aschchabad fahren täglich drei weitere Reisezüge, einer davon ist der Schnellzug „Turkestan" aus Moskau über Makat–Tschardshou. Weiter östlich wird der Verkehr immer dichter. Bis Tschardshou fahren vier Zugpaare, die nach Norden über Kungrad auf die erst 1974 fertiggestellte Parallelroute zur Strecke Taschkent–Orenburg abbiegen.
Drei sind es bis Samarkand, die nach Karschi-Dushanbe weiterfahren. Zwischen Taschkent und Chawast besteht reger Personenverkehr durch in Richtung Leninabad verkehrende Züge.

2



3



Der Fahrzeugpark
In den Anfangsjahren der Transkaspischen Bahn kamen Dampflokomotiven der Typen O (D-gekuppelte Güterzugmaschine), N (1'C-Reisezuglok) und Schtsch /Щ/ (Achsfolge 1'D) zum Einsatz. Bald waren die Zuglasten mit diesen leistungsschwachen Lokomotiven nicht mehr zu bewältigen, so daß ab 1912 der Fünfkuppler vom Typ E auf den russischen Strecken auftauchte und ab 1920 in großen Stückzahlen sowohl im In- als auch im Ausland beschafft wurde.
Die schwierige Wassersituation in den Wüstengebieten zwang die Bahnverwaltung frühzeitig, nach einem geeigneten Ersatz für die Dampflokomotiven zu suchen. So wurden in Deutschland zwei Dieselloks bestellt, wovon die erste, eine 900-PS-Maschine mit dieselelektrischem Antrieb, bereits 1924 eintraf. Die zweite Lokomotive leistete 1200 PS und verfügte über einen dieselmechanischen Antrieb. Doch auch der sowjetische Schienenfahrzeugbau befaßte sich mit dieser Traktion, nachdem Lenin schon 1922 zu einem Wettbewerb um die beste Diesellok aufgerufen hatte. Etwa ab 1931 erschien der erste einheimische Typ aus Kolomna auf der Transkaspischen Bahn. Leider blieben infolge des Flugsandes und der hohen Temperaturen Defekte nicht aus. Daher wurde parallel dazu an der Konstruktion von Kondenslokomotiven gearbeitet. Als ab 1950 leistungsfähige Maschinen zur Verfügung standen, stabilisierte sich die Situation.
12 Jahre später war die Strecke voll verdieselt. Seitdem sind alle Züge mit Maschinen der Baureihe TEP 10 (3000 PS) oder den Zweisektionslokomotiven TE 3 (4000 PS) oder 2 TE 10 L (6000 PS) bespannt. Anfang der 70er Jahre begann die Elektrifizierung für den Vorortverkehr von Taschkent.
Die alten zwei- und dreiachsigen Reisezugwagen wurden in den 30er Jahren allmählich auf Nebenlinien umgesetzt und durch vierachsige Ganzstahlwagen ersetzt. Heute verkehren ausschließlich die Standard-Weitstreckenwagen auf dieser Strecke, die zum größten Teil der VEB Waggonbau Ammendorf baute. Für den Güterverkehr waren anfänglich kleine zweiachsige hölzerne Wagen mit 16 t Lademasse vorhanden. Meist handelte es sich dabei um gedeckte Fahrzeuge, um die Güter vor Sandstürmen zu schützen! Der Transport von Massengütern war jedoch dadurch stets sehr problematisch. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde mit der schrittweisen Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung auch der Güterwagenpark erneuert. Vier- und Sechsachser für hohe Lademassen, Kühl-, Behälter- und Spezialwaggons bestimmen heute das Bild der Güterzüge. Waren 1965 Rollenlagerachsen noch Ausnahmen, so sind heute Gleitlagerradsätze kaum noch vorhanden.

Über Oberbau und Sicherungstechnik
Vor der Oktoberrevolution bestanden die Gleise aus Schienen mit einer Metermasse von 23 kg. Zwischen 1924 und 1927 erfolgte eine Rekonstruktion der Transkaspischen Bahn. Das Sandbett wurde durch Kies ersetzt, für die

4

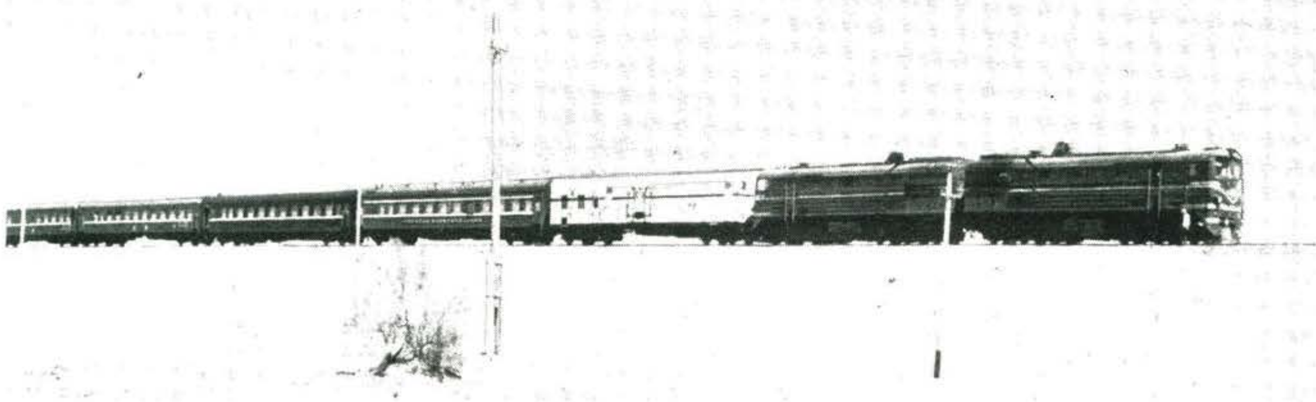


4 und 5 Quer durch die Wüste rollt der Zug mit der Zweisektionslokomotive 2 TE 10 L-1495

Fotos und Zeichnung: Verfasser

zeuge durch das Wüstengelände fahren können. Einmal pro Woche hält der Magazinzug, in dem die Einwohner alles kaufen können. Doch auch in den größeren Ortschaften ist der Bahnhof der Mittelpunkt. Hier findet eine Art Markt statt, und die Bauern bieten ihre Erträge den Reisenden an.
Dem Fremden fällt auf, daß fast die gesamte Strecke mit Draht eingezäunt ist, um die frei umherlaufenden Kamelherden vom Gleis fernzuhalten. Ein Blick aus dem Abteilfenster zeigt ständig das gleiche Bild: gelber Sand, braune Dornengewächse, graue Saksaulsträucher und weiße Salzflächen. Eine ange-

5



Schwellen imprägniertes Holz verwendet und der Schienentyp IIIa (33,5 kg/m) eingesetzt. Nach dem zweiten Weltkrieg erhielt die gesamte Trasse eine Schotterbettung, Betonschwellen und Schienen vom Typ R 50 (52 kg/m).
Heute sind ausschließlich Lichtsignale vorhanden. Die Signalbegriffe werden auch auf den Führerständen der Lokomotiven angezeigt, die zusätzlich noch mit Streckenfunk ausgerüstet sind.

Außergewöhnliche Reiseerlebnisse

Im August 1974 hatte ich die Gelegenheit, mit einem 92achsigen Versuchszug aus Gbs.-, Es-u- und Ks-Wagen der DR die Transkaspische Bahn zweimal in jeder Richtung zu befahren. Unsere in Brest umgespurten zweiachsigen Fahrzeuge riefen jedesmal ein ungläubiges Lächeln bei den sowjetischen Eisenbahnern hervor, denn nach ihren Begriffen sind diese Wagen nur Spielzeug. Dagegen staunten sie über die komplizierte Bremsausrüstung am Untergestell.
Die Fahrt fand im Sommer statt, der bei diesem extremen Kontinentalklima äußerst heiß ist. Repetek, ein Dorf an dieser Bahnstrecke, gilt als der Hitzepol der UdSSR. Die maximal gemessene Sandtemperatur am Bahndamm betrug 62 °C; an der Außenhaut der Fahrzeuge war sie noch höher. Das verlangt das Äußerste von Mensch und Material. Die geringe Luftfeuchtigkeit von rund 10 % ließ die Bretter von Wänden und Fußböden so zusammenschrumpfen, daß zentimeterbreite Lücken dazwischen klafften.
Das Problem Wasser wurde schon erwähnt. Dank der großen Behälter reichten unsere Vorräte jedesmal bis zu den Bahnhöfen, wo nachgefüllt werden konnte. Neben dem lebensspendenden Naß wurden auch alle anderen Versorgungsgüter mit der Eisenbahn gebracht, da nur Jeeps und Spezialfahrnehme Ausnahme bilden die fruchtbaren Flußtäler in den Ausläufern des Tienschan-Gebirges sowie die Baumwollfelder um Taschkent. Phantastisch ist die Wüstennacht, die fast übergangslos anbricht und Myriaden von Sternen bis zum Horizont herunter funkeln läßt.
Nähert sich ein Gegenzug dem Kreuzungsbahnhof, so ist der starke Stirnscheinwerfer der Lokomotiven schon von weitem sichtbar. Da die Gleise dem Bodenprofil angepaßt sind, kommt es vor, daß der aufwärtsgerichtete Lichtstrahl „Ufos" an reflektierenden Luftschichten projiziert.

Quellenangaben

(1) J. N. Westwood: Geschichte der russischen Eisenbahn; Orell-Füssli-Verlag, Zürich 1966
(2) A. M. Kakyrow: Die Mittelasiatische Eisenbahn; Eisenbahn-Jahrbuch 1972, transpress VEB Verkehrswesen, Berlin 1972, S. 27–35
(3) Autorenkollektiv: Schlagadern der Wirtschaft; Eisenbahnen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1975, S. 205–254.
(4) Kursbuch der SŽD 1981/1982; Verlag „Transport", Moskva 1981

Auf der Frühjahrsmesse umgeschaut

Nachstehend erhalten Sie, liebe Leser, einen Überblick über die auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1984 gezeigten Neuerscheinungen der Modellbahnindustrie unseres Landes. In einem der nächsten Hefte werden wir einige Farbfotos von ausgewählten Wagentypen veröffentlichen.

VEB PIKO Sonneberg

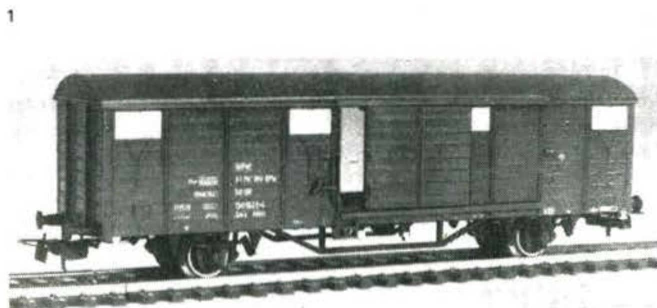
Triebwagen in DRG-Ausführung, Nenngröße H0
Der Triebwagen 185 004 (ex VT 137 067) und der dazugehörige Steuerwagen – diese Fahrzeuge stellten wir in den Heften 5/82, 3/83 und 5/83 vor – sind nunmehr mit vorbildgerechter DRG-Ausstattung erschienen.

VEB PreFo Dresden

Reko-Setpackung (DR), Nenngröße H0
Die Setpackung enthält zwei Rekositzwagen, einen Reko-Speisewagen und den neuen Reko-Sitz-Gepäckwagen. Bei allen Wagen wurde die Bodengruppe geändert, und die Fahrzeuge erhielten neue Drehgestelle der Bauart Görlitz V. Der Speisewagen besitzt, ebenso wie der Sitz-Gepäckwagen, eine vorbildgerechte Inneneinrichtung und gegenüber dem Sitzwagen eine veränderte Dachpartie.
Die Farbgebung der Sitzwagen entspricht dem Farbversuchen der Deutschen Reichsbahn. Beide Wagen haben unterschiedliche Wagennummern.

Reko-Sitzwagen (DR), Nenngröße H0
Dieser Wagen mit der Nr. 575028–15242-0 dokumentiert eine weitere Variante von Farbversuchen der Deutschen Reichsbahn in den Farben blau und sandfarben.
Er besitzt ebenfalls Drehgestelle der Bauart Görlitz V.

1



2



Gedeckter Güterwagen der Gattung Glms, Nenngröße H0
Das Modell entspricht dem im Raw „Einheit" Leipzig für die Deutsche Reichsbahn gebauten Güterwagen der Gattung Gbs (Abb. 1). Die Lüfterklappen wurden als Einzelteile angebracht. Die Schiebetüren lassen sich öffnen und schließen. Der Wagenboden wurde exakt nachgestaltet. Die beweglichen Radsatzlager garantieren eine gute Kurvenläufigkeit. Beim Vorbild gehört bereits eine größere Stückzahl derartiger Fahrzeuge zum Güterwagenpark.

Einflügeliges Formsignal, Nenngröße H0
Das neue Formhauptsignal wird über ein Drahtgestränge von einem im Sokkel befindlichen Doppelmagnetspulantrieb mit Endabschaltung bewegt.
Dabei werden gleichzeitig die Wechselblenden für die Nachtzeichen mit bewegt.
Die Beleuchtung der Nachtzeichen ist vorbildgerecht und erfolgt durch LED.

Maschinenkühlwagen MK4 – „Radeberger Pilsner" (DR), Nenngröße H0
Der bereits bekannte vierachsige Maschinenkühlwagen MK 4-Transit wurde mit einer mehrfarbigen Werbeschrift „Radeberger Pilsner" versehen und trägt damit zur Bereicherung auf mancher Anlage bei.

Personenwagen BC4i Pr23 (DRG), Nenngröße H0
Dieser Personenwagen der Bauart Langenschwalbach entspricht in Farbgebung und Beschriftung exakt dem Vorbild der 20er Jahre. Besonders hervorzuheben sind die lupenreine Beschriftung, Plastfenstereinsätze mit Metallrahmenimitation und ein zusätzlich angebrachter zweiter Gaskessel.

Eilzugwagen B4i (DRG), Nenngröße H0
Dieser auf der Grundlage des Eilzugwagens 1. Klasse der DR entstandene Wagen entspricht ebenfalls in Farbgebung und Beschriftung exakt dem Vorbild der DRG.

Kesselwagen Z52 – „Rheinmetall" (DRG), Nenngröße H0
Ebenfalls zur Epoche der DRG gehörend, entspricht der Kesselwagen Z 52 in grauer Farbgebung mit blauer Reklame „Rheinmetall" und exakter lupenreiner Beschriftung dem Vorbild.

Kesselwagen vierachsig „Rheinmetall" (DRG), Nenngröße TT
Für die Freunde der Nenngröße TT wurde vom VEB PreFo, Werk 2, ebenfalls ein grauer Kesselwagen mit blauer Reklame „Rheinmetall" der DRG herausgebracht.

VEB VERO Olbernhau

Güterschuppen und Bahnwärterhaus, Nenngröße H0
Als Ergänzung zu dem bereits im Handel erhältlichen Bahnhof „Wachstädt" ist der neue Güterschuppen und das Bahnwärterhaus gedacht (Abb. 2). Beides wird als Bausatz angeboten.

Holzhaus „Erika", Nenngröße TT
Mit dem neuen Bausatz kann ein typisches Holzhaus in Vollplastausführung hergestellt werden. Ebenfalls aus Plaste besteht ein neuer, variabel zu verwendender Bausatz zum Nachbau von Zäunen und Geländer auf TT-Anlagen.

VEB Berliner TT-Bahnen

Geländematte mit Gleissortiment
Auf der neuen Geländematte sind die Gleisführung, Straßen, Stellflächen für Gebäude, ein See und zahlreiche Wiesen vorhanden. Das der 160 cm × 80 cm großen Geländematte beigelegte Gleismaterial ist auf der vorgegebenen Trasse aufzulegen. Ferner gehören zwei Tastenpulte zum Anschluß von fünf elektrischen Weichen, zwei Auffahrrampen und eine Brücke zum Überqueren des Sees dazu. Diese Ausstattung ist für Anfänger geeignet. *Pr./Pl.*

Volker Schmidt (DMV) und
Karlheinz Kitzing (DMV), Dresden

H0-Gemeinschafts-anlage „Blankenheim"

Die Arbeitsgemeinschaft 3/32 des DMV der DDR wurde 1968 von einigen Kollegen des damaligen Bw Dresden-Altstadt gegründet. Schon damals stand der Aufbau einer H0-Gemeinschaftsanlage im Mittelpunkt. Als Thema wählten wir das wohl „strapazierteste": zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn. Im Laufe der Zeit wurde die Anlage vervollständigt und detailliert, mehrmals umgebaut und auf vielen Ausstellungen gezeigt. Dabei konnten wertvolle Erfahrungen gesammelt und Kenntnisse sowie Fertigkeiten vertieft werden. Da nach zehnjährigem Ausstellungsbetrieb ein wachsender Verschleiß der Anlage nicht ausblieb, entschieden wir uns für den Aufbau einer neuen Anlage. Gleichzeitig wuchsen mit den Erfahrungen aber auch unsere Ansprüche. Es sollte eine Anlage nach konkretem Vorbild entstehen, die einen abwechslungsreichen Eisenbahnbetrieb zuläßt und gleichzeitig eine reizvolle Landschaft bietet. Wir entschieden uns dann für den Aufbau der Anlage „Blankenheim". Das Vorbild ermöglicht den Nachbau vieler bei den Modelleisenbahnern beliebten Details, zu denen Tunnel, Brücken, Einschnitte und ein Bahnhof in Bogenlage gehören.

Das Motiv

Die landschaftlich schöne Lage des Bahnhofs Blankenheim in den Ausläufern des Harzes war ein Grund zur Auswahl dieses Vorbilds. Zunächst erwies sich die möglichst naturgetreue Wiedergabe eines größeren Landschaftsausschnitts im Maßstab 1:87 als problematisch, denn für uns war das Neuland. Erst mehrmalige Besuche an Ort und Stelle sowie die Auswertung des entsprechenden Kartenmaterials ermöglichten den Bau des Landschaftsskeletts um den bereits fertiggestellten Bahnkörper. Der vollständig bewaldete, südöstlich des Bahnhofs gelegene Hang mit der Bezeichnung Hunderücken bildet dabei eine natürliche Kulisse, während das fast baumlose, flach ansteigende Gelände im Vordergrund dem Betrachter der Anlage freien Einblick in den Bahnhof gewährt.
Wie auch beim Vorbild verlaufen die von Blankenheim ausgehenden Strekken auf Dämmen und in Einschnitten. Die am linken Anlagenrand nachgebildeten Einschnitte kaschieren zusätzlich die Anbindung der beiden Strecken an den verdeckten Abstellbahnhof im hinteren Anlagenteil. Die etwa ein Meter hohe und handgemalte Hintergrundkulisse bildet für den Betrachter den hinteren Abschluß der Anlage. Im dahinter befindlichen Abstellbahnhof sind viele für den Anlagenbetrieb erforderliche Arbeiten möglich, die aber für den Besucher unwichtig sind.

Der Unterbau

Die Anlage entstand aus 2,40 m × 0,80 m großen Einzelplatten. Im Bahnhofsbereich wurden 2,40 m × 1,60 m Platten verwendet, um zu flache, durch die Bogenlage des Bahnhofs bedingte Übergangswinkel zwischen Plattenkante und Gleis zu vermeiden. Die Anlagenteile werden untereinander verschraubt (Anlagenverbinder siehe „me" 10/1979) und ruhen auf in den Ecken eingesteckten Beinen, die in der Höhe justierbar sind. Durch den kombinierten Einsatz von Holz, Sperrholz und Aluminiumprofilen wurde die Masse der Einzelplatten gering gehalten und dabei dennoch eine hohe Stabilität erreicht.

Die Geländegestaltung

Im Mittelpunkt der 19,2 m² großen Anlage steht der Bahnhof Blankenheim Trennungsbahnhof. Er erstreckt sich mit seinen in einem weiten Bogen liegenden Gleisanlagen über eine Länge von ca. 5 m. Durch gut ausgewählte Geländeausschnitte konnte die den Bahnhof umgebende Landschaft weitgehend ins Modell umgesetzt werden. Die dicht bewaldete Hügelkette schließt die Anlage nach hinten ab, so daß ein großzügiger räumlicher Gesamteindruck erzielt wird. Für den Geländenachbau entstand zunächst ein Gerippe aus Holz und Spanten. Darauf wurden mehrere Schichten aus geleimtem Papier aufgezogen. Auf diese kaschierte Papierhaut befestigten wir handelsübliche Geländematten, die anschließend farblich nachzubehandeln waren. Felswände wurden aus Baumrinde gestaltet. Erhebliche Schwierigkeiten bereitete das Herstellen wirkungsvoller Laubbäume. Sämtliche im Handel erhältlichen Bäume schieden aufgrund ihrer zu geringen Größe und mangelhaften Gestaltung von vornherein aus, zumal ein dichter Laubwald auf einer Fläche von 2 m² im Modell erforderlich war. So bildeten Rentierflechte und andere Moose die Grundlage zum Nachbau. Das in Glyzerin konservierte und mit Tischlerbeize eingefärbte Moos wurde in Büscheln auf stark verästeltes Strauchwerk (Liguster- oder Weißbuchenhecke) aufgeklebt, und es entstanden prächtige Einzelbäume. Auf einer 10 bis 15 cm oberhalb des Waldbodens gespannten Plastgaze aufgeklebt, bildet die gefärbte Rentierflechte einen dichten Laubwald. Der Waldrand besteht aus dicht gestellten „Stämmen" (Rainfarn, Goldrute und anderem Strauchwerk), auf denen ebenfalls Moos aufgeklebt wurde. Zwischen und vor den Stämmen sind aus Moos hergestellte Büsche vorhanden. Das aus natürlichen Stoffen bestehende Material ergibt so ohne großen Arbeitsaufwand und ohne farbliche Nachbehandlung (außer Rentierflechte und Birkenstämme) einen guten und natürlichen Gesamteindruck.
Die Gleise im sichtbaren Teil der Anlage sind mit einem Gemisch aus Kaffeesatz und Mohn eingeschottert.
Die verwendeten Neusilberschienen wurden durch Brünieren vor dem Einbau künstlich „gealtert".
Eine Vielzahl von Details, wie verlängerte und dekorierte handelsübliche Freileitungsmasten, umgebaute und ebenfalls gealterte und vervollständigte Formvor- und -hauptsignale sowie weitere beim Vorbild vorhandene Signale, Kilometersteine, Durchlässe usw. runden das Bild der Anlage ab.

Die Hoch- und Kunstbauten

Der vorbildgerechte Eindruck wird durch die maßstabgerecht nachgebildeten Hoch- und Kunstbauten, die nach Aufmaßen im Gelände angefertigt wurden, verstärkt. Zur Zeit sind zwei Stellwerke, ein Flügel des dreiteiligen Empfangsgebäudekomplexes, ein größerer Aufenthaltsraum für Eisenbahner und mehrere kleine Schuppen vorhanden. Das dritte Stellwerk und das ehemalige Empfangsgebäude sowie ein Wirtschaftsgebäude werden demnächst fertiggestellt. Neben dem Überschneidungsbauwerk, einer Blechträgerbrücke, sind am linken Anlagenrand zwei exakt nachgebildete Feldwegbrükken vorhanden.
Die Gebäude- und Brückenmodelle sowie das Tunnelportal und die Stützmauern wurden aus Sperrholz, Pappe und Preßspanplatten gefertigt und mit handelsüblichem Mauerwerkpapier beklebt bzw. direkt farblich behandelt.

Der Fahrzeugeinsatz

Von Anfang an war der vorbildgerechte Einsatz von Triebfahrzeugen und Zügen vorgesehen. Dadurch müssen streckentypische Fahrzeuge, die nicht im Handel erhältlich sind, selbst hergestellt werden.
Die Lage des Vorbildbahnhofs an der Grenze von drei Rbd-Bezirken und die dadurch bedingte Bespannung der Züge durch mehrere Bahnbetriebswerke ermöglicht dennoch einen recht vielfältigen Fahrzeugeinsatz.
Wie auf den Vorbildstrecken dominiert auch bei uns der Gütervekehr. Nachempfunden wird der Zustand von Fahrzeugen und Bahnanlagen zu Beginn der 70er Jahre. Gegenwärtig verkehren zwölf Züge, davon zwei Reisezüge je Richtung und ein gemischtes Güterzug-

1



2

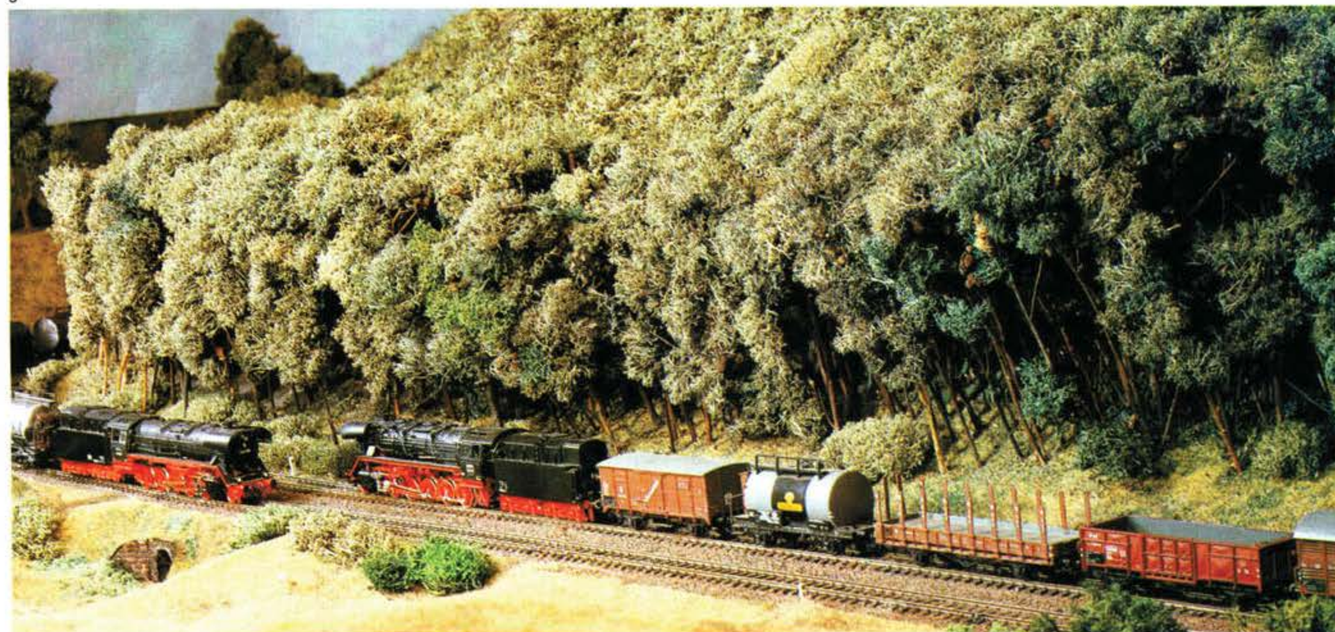


1 Der von einer Lok der BR 03 gezogene Personenzug 3226 Erfurt–Magdeburg mußte am Zwischensignal L halten. Auf dem Überholungsgleis fährt eine Reko-50er mit einem Güterzug in Richtung Sangerhausen.

2 Noch in den 60er Jahren war ein derartiges Motiv keine Seltenheit: Ein mit einer $01^{0\text{-}2}$ bespannter Schnellzug vor der Ausfahrt in Richtung Halle. Der Personenzug erhielt außerplanmäßig Durchfahrt über Gleis 2 nach Klostermansfeld. Das Vorsignal am linken Bildrand zeigt an, daß eine Zugfahrt auf dem Gleis von Halle nach Sangerhausen bevorsteht.

3 Es ist noch gar nicht lange her, da waren solche Bilder in und um Blankenheim täglich zu sehen. Vor der sehr gut gelungenen Kulisse des Blankenheimer Waldes begegnen sich zwei ölgefeuerte Loks der BR 44 mit schweren Güterzügen.

3



4

4 Als die letzten Tage der BR 03 angebrochen waren, erhielt auch das Bw Güsten diese formschöne Schnellzuglok und war gelegentlich auch vor dem Personenzug 3226 Erfurt–Magdeburg zu sehen. U. B. z. diesen Zug auf dem Überschneidungsbauwerk im Bahnhof Blankenheim.

5 Aus dem Felseinschnitt der Strecke Berlin–Blankenheim kommend, bewegt sich langsam die mit einem Einheitstender 2'2' T26 gekuppelte Lok 52 5885 vor einer langen Güterwagenschlange.

6 Im Felseinschnitt vor Blankenheim unter der nicht mehr befahrbaren Feldwegbrücke eine Lok der BR $01^{0.2}$ mit einem Eilzug auf der Fahrt in Richtung Hettstedt.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

5



6



paar. Bei den sechs vorhandenen Ganzzügen handelt es sich u. a. um den Klappdeckelwagenzug Bad Salzungen – Wismar und den Erzpendel Helbra – Sangerhausen.
Die Wagen sind vorwiegend handelsübliche Modelle der DDR-Produktion, die jedoch fast alle gealtert und mit Ladegut komplettiert wurden.
Die modellmäßige Fahrgeschwindigkeit und das Abbremsen vor haltzeigenden Signalen erlauben übrigens auch den problemlosen Einsatz der vierachsigen O- und G-Wagen älterer Bauart. An Triebfahrzeugen verkehren vorzugsweise Dampflokomotiven verschiedener Fabrikate sowie mehrere Umbaumodelle und frisierte Industriemodelle. Beide Strecken mit erheblichen Steigungen im Mittelgebirgsvorland waren noch bis Ende der 70er Jahre eine Domäne der BR 44. So sind auch auf unserer Anlage Modelle dieser Baureihe eingesetzt. Weiterhin gehören Modelle der BR 50^{35}, 52, 01^{0-2} und 01^{5}, 03, 41, 58 und 86 dazu. Neben den Dampflokomotiven verkehren noch Dieseltriebfahrzeuge der heutigen BR 106, 110, 118, 120 und 130. Auch die Triebfahrzeuge wurden gealtert, was besonders bei den Dieselloks den optischen Eindruck entscheidend verbessert. Künftig sollen weitere Fahrzeuge das rollende Material ergänzen.

Der Anlagenbetrieb

Die Anlage wird von drei Steuerpulten aus bedient. Letztere sind in die Bereiche Trennungsbahnhof, Abstellbahnhof (Speicher) und Dispatcher aufgeteilt. Die Züge werden auf der freien Strecke durch ein Blocksystem automatisch gesteuert. Die Überwachung erfolgt durch den Dispatcher, der durch das Stellen der Weichen an den Abzweig- und Überholstellen die Zugfolge ändern kann.
Um einen möglichst vorbildnahen und einen für den Zuschauer interessanten Betrieb zu erreichen, wird der Trennungsbahnhof im sichtbaren Teil manuell bedient. Um aber die dazu erforderlichen Aufwendungen in Grenzen zu halten, besteht eine Abhängigkeit der Signal- von der Weichenstellung, der Fahrstraße und dem Blocksystem. Bei eingestellten Durchfahrten arbeitet die Bahnhofsteuerung wie der Streckenblock, wobei es gleich ist, welche Fahrstraße benutzt wird. Der Abstellbahnhof ist ebenfalls in das Blocksystem eingebunden. Die Ein- und Ausfahrten können von Hand vorgewählt werden. Für den Normalbetrieb sind also in der Regel drei Personen erforderlich. Ein zeitweilig vereinfachter Anlagenbetrieb mit nur einem Bediener ist jedoch auch möglich.

Die elektrische Ausrüstung

Das Herzstück der Anlage ist die zentrale Stromversorgung. Der sichere und störungsfreie Betrieb wird durch die ausreichende Dimensionierung der Netzteile – dazu gehört eine entsprechend gute Aufbereitung der benötigten Versorgungsspannungen – erreicht. Letztere werden für die einzelnen Funktionen (Fahrstrom, Elektronik, Beleuchtung, Weichen- und Signalstrom) getrennt bereitgestellt, wobei Konstantspannungen elektronisch stabilisiert werden. Dadurch bleibt die jeweilige Spannung unabhängig von der Belastung (sekundär) und den Netzschwankungen (primär) gleich. Für eine Ausstellungsanlage ist dies ein wichtiger Faktor, da an den unterschiedlichsten Orten auch stark belastete und oft schwankende Netze vorhanden sind.
In einem im Äußeren den Steuerpulten gleichem Gehäuse sind alle Stromversorgungseinheiten zentral untergebracht. Sie befinden sich auf speziellen Zwischenrahmen und sind im Bedarfsfall schnell auswechselbar. Eine Reserveeinheit ist zusätzlich mit angeordnet und kann kurzfristig zugeschaltet werden.
Jedem Stromkreis ist ein Hauptschalter zugeordnet. In die Deckplatte integrierte Meßgeräte gestatten über einen Wahlschalter das Kontrollieren der einzelnen Ströme und Spannungen. Die drei Steuerpulte werden über steckbare Vielfachkabel versorgt. Die Bedienplatten sind nach dem Gleisbildprinzip aufgebaut. Neben den Betätigungs- und Anzeigeelementen, die an diesen angeordnet sind, enthalten die Pulte mehrere Elektronikgerüste als Träger für die Umschalt-, Zeitverzögerungs- und Blockrelais sowie die Elektronikbausteine.
Die Anfahr- und Bremsbausteine befinden sich, ebenso wie die Weichen- und Signalantriebe, direkt unter der Anlagenplatte unmittelbar am Wirkungsort. Alle anderen elektronischen und elektrischen Funktionsteile sind in den Steuerpulten konzentriert, so daß für Fehlersuche, Wartung und Reparatur gute Bedingungen bestehen.

Die Blocksteuerung

Im Interesse eines sicheren Zugverkehrs – große Teile der Strecken können vom Bediener nicht eingesehen werden – entschlossen wir uns für eine linienförmige Zugbeeinflussung, die ohne zusätzlich anzuordnende Kontakte möglich ist. Dazu wird dem Fahrstrom eine Steuerspannung überlagert (gemeinsamer Minuspol). Die Strecke ist in Abschnitte unterteilt, die in ihrer Länge den Blockabschnitten, Haltegleisen und Weichenstraßen entsprechen. Jedem Abschnitt wurde ein elektronischer Schaltverstärker zugeordnet. Stellt ein Verbraucher eine Verbindung zwischen rechter und linker Schiene her, so wird über den Schaltverstärker das zugehörige Blockralais angesteuert. Letzteres bleibt solange angezogen, wie der Abschnitt besetzt ist, danach fällt es wieder ab. Bei diesem Prinzip blockt bereits jede Lokomotive und jeder beleuchtete Wagen. Die anderen Wagen sind mit einem hochohmigen Widerstand ausgerüstet, der die Pole der beiden Schienen verbindet, sobald der Wagen auf das Gleis gesetzt wird. Die Schaltverstärker reagieren so empfindlich, daß ein Widerstand bis ca. 130 Kiloohm das Relais noch sicher zum Anziehen bringt. Deshalb kann eine Vielzahl dieser Widerstände parallel geschaltet werden, ohne daß sich das negativ auf das Fahrstromnetz auswirkt.
Achtet man bei der Zugbildung darauf, daß der längste Abstand zwischen zwei Verbrauchern im Zug kürzer ist als der kürzeste zu befahrende Gleisabschnitt, und wird der letzte Wagen mit einem Verbraucher ausgerüstet, arbeitet dieses System zuverlässig.
Über die Gleisbesetztmeldung wird jeder Zug dort angezeigt, wo er sich gerade befindet. Zugtrennungen sind sofort durch den Standort des zurückgelassenen Zugteils erkennbar. Sogar Kurzschlüsse im Fahrstromkreis können genau lokalisiert werden. Beim Herunternehmen von Fahrzeugen vom Gleis bzw. der Beseitigung des Kurzschlusses erfolgt sofort eine Freimeldung. Die Herstellung eines Grundzustands ist nicht erforderlich. Umgekehrt gilt das gleiche für neu bereitgestellte Fahrzeuge, die automatisch das durch sie besetzte Gleis für andere Zugfahrten blockieren.
Die Weichenstraßen sind zur Fahrstraßenfestlegung als extra Abschnitt ausgeführt. Dadurch ist es unmöglich, eine Weiche zu stellen, solange sich noch ein Fahrzeug darauf befindet.

Und wie geht's weiter?

Die Anlage soll als Ausstellungsanlage einen interessanten, dem Vorbild entsprechenden Fahrbetrieb zulassen und gleichzeitig von der Gestaltung her attraktiv für den Zuschauer sein. Sie wurde deshalb bereits in der Projektierungsphase in ihrer Gesamtheit so konzipiert, daß verschiedene Aufstellungsvarianten als I, U oder L möglich sind und somit eine optimale Anpassung an die entsprechende Ausstellungsraumgröße realisiert werden kann.
Die Anlage „Blankenheim" wurde 1982 anläßlich der Modelleisenbahnausstellung im Leipziger „Messehaus am Markt" erstmalig in der ersten Ausbaustufe der Öffentlichkeit vorgestellt. 1983 bestritten wir eine weitere Ausstellung in Dresden mit der neuen Anlage. Beide Ausstellungen verliefen trotz hoher Beanspruchung des Materials durch den ununterbrochenen Betrieb ohne nennenswerte technische Störungen bzw. Ausfälle. Die Zuverlässigkeit der Technik und nicht zuletzt die positive Resonanz beim Publikum bestätigten, daß der von uns eingeschlagene Weg richtig ist. Als nächstes soll der Schiebebetrieb von Sangerhausen bis Blankenheim nachgebildet werden.

Dieter Kleine-Möllhoff, Forst

Über die Entwicklung großspuriger Eisenbahnen

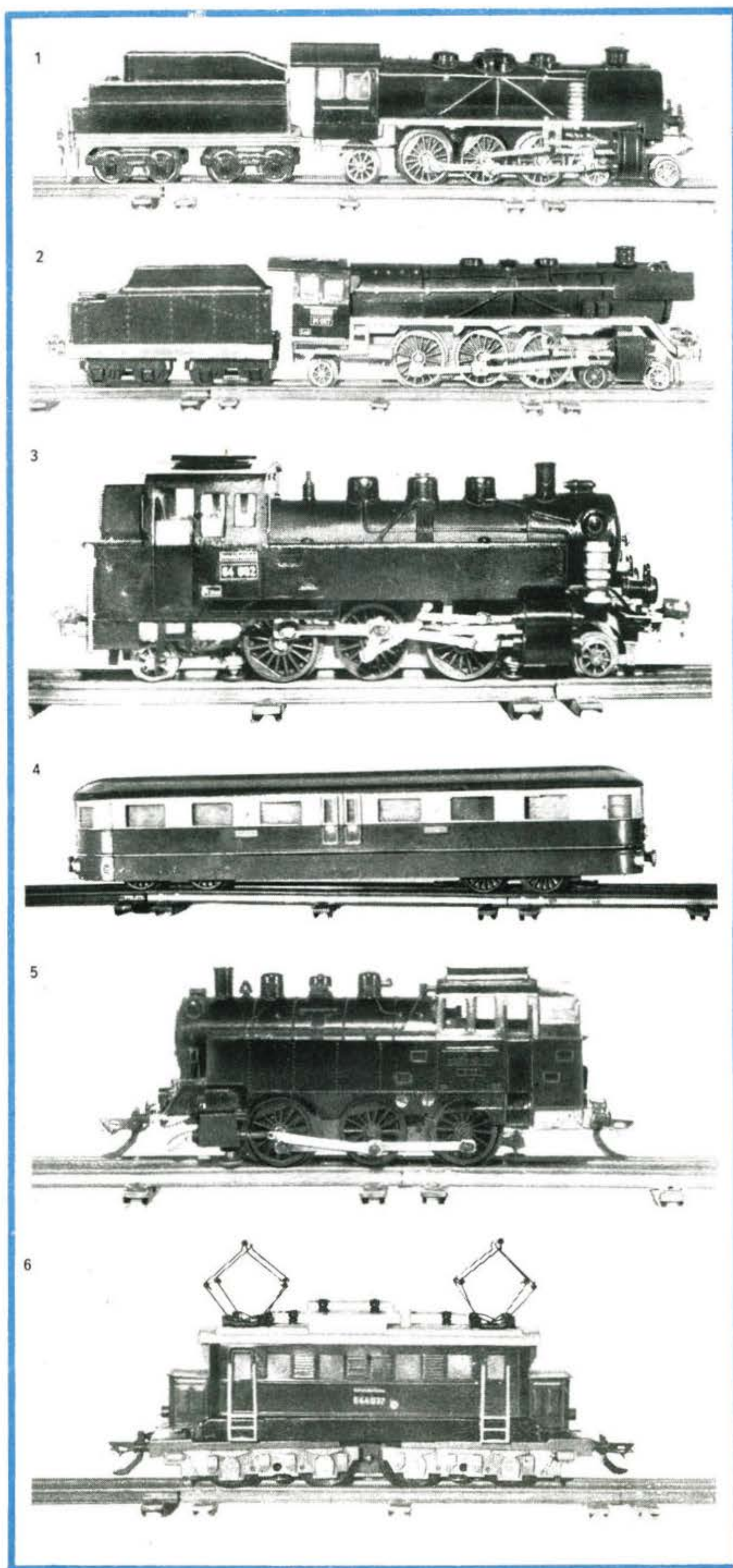
2. Teil

Das rollende Material

Um das Sortiment an Lokomotiven und Wagen beurteilen zu können, muß man sich die Geschichte der Modellbahn vor Augen führen. Die Spur-0-Bahnen in unserem Land entstanden zeitlich gesehen erst am Ende der Herstellungszeit dieser Baugrößen. Die kleinen H0-Bahnen hatten inzwischen die Kinderkrankheiten überwunden, und die Käufer schenkten ihnen natürlich größere Aufmerksamkeit. Die Spur I war schon lange Vergangenheit, und die Spur-0-Hersteller sahen sich nach neuen Käuferschichten und Produkten um.
Mit der Enteignung der Großindustrie und der Schaffung eines neuen Wirtschaftssystems entfiel der Konkurrenzdruck auf die Hersteller. Nur diesem Umstand ist es zu verdanken, daß noch bis Anfang der 60er Jahre Bahnen in der großen Spur nach alter Art produziert wurden. Immerhin erblickten in Berlin bei Zeuke damals noch drei Dampfloktypen, eine Ellok sowie eine Diesellok das Licht der Welt! In Stadtilm wurden im Verlauf der Produktionszeit von Spur-0-Bahnen sechs Dampflokomotiven, eine Ellok und ein Triebwagen hergestellt.

Lokomotiven

Bei den Lokomotiven fallen dem Betrachter zuerst die Schnellzuglokomotiven auf. Zur damaligen Zeit war noch die große Dampflokomotive das Idol der Jugend in bezug auf Kraft und Schnelligkeit. So ist es nicht verwunderlich, daß beide Hersteller dem Käufer diese Typen anboten. Die Stadtilmer brachten als erste eine 2'C'1-Maschine im Stil der BR 01 mit Wagner-Blechen heraus. Diese aus Aluminiumteilen gefertigte Lokomotive war aber etwas zu klein geraten. Nach der Verstaatlichung des Betriebes bemerkte man diesen Fehler, und es wurde ein völlig neues Modell der BR 01 geschaffen. Durch den bei dieser Lokomotive annähernd eingehaltenen Längenmaßstab wirkt dieses Fahrzeug elegant und schnittig,



1 Alte Liebmann-Lok der Bauart 2'C'1, BR 01, Länge 44 cm

2 Neue Stadtilm-Lok der Bauart 2'C'1, BR 01, Länge 50,5 cm

3 Tenderlok, ähnlich der BR 64, von Stadtilm mit elektrisch betriebenen Stirnlampen, Länge 28,5 cm

4 Triebwagen, der von Liebmann und Stadtilm hergestellt wurde. Er verfügt über drei elektrisch betriebene Stirnlampen (je eine rote und zwei helle Lampen) und automatischem Lichtwechsel, Fahrzeuglänge 42 cm.

5 Tenderlok T 55 von Zeuke mit drei angetriebenen Achsen, Länge 23 cm, elektrische Stirnlampen.

6 Ellok der BR 44 von Zeuke mit vier elektrisch betriebenen Stirnlampen, Länge 27 cm.

Fotos: Verfasser

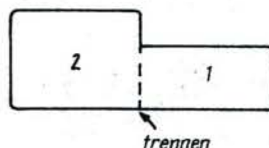
was durch die Witte-Windleitbleche noch unterstrichen wird. Beide Lokomotiven haben eine bewegliche Steuerung.
Nun reicht eine Schnellzuglokomotive auf einer Anlage nicht aus, weil auch Personen- und Güterzüge verkehren sollen. Auch da bot man in Stadtilm dem Käufer ein ansprechendes Modell, das der BR 64. Sie ist das letzte Glied einer Entwicklungskette von Tenderlokomotiven bei Spur-0-Bahnen in Stadtilm. Die Vorläufer der BR 64 waren einfach gehaltene freie Interpretationen von Tenderloks mit der Achsfolge B und C. Es gab noch eine weitere Lokomotive mit Schlepptender, die aber die Bezeichnung Modell nicht verdient! Sie war wohl auch nur für das spielende Kind gedacht.
Als weitere Fahrzeuge dieses Herstellers sind eine Ellok und ein Triebwagen zu nennen. Die Ellok ist sehr primitiv ausgeführt und daher kaum erwähnenswert. Beim Triebwagen erkennt man wenigstens, daß es sich um einen VT 137 des Vorbilds handeln soll. Er wurde in mehreren Varianten angeboten. So gab es Ausführungen mit Lichtwechsel bei Fahrtrichtungsänderung, mit und ohne Seitenpuffer, auch nur mit Mittelpuffer. Ansonsten ist auch der Triebwagen recht frei gestaltet.
Einen völlig anderen Weg im Bau von Lokomotivmodellen beschritt die Firma Zeuke in Berlin. Die Triebfahrzeuge bestehen in der Mehrzahl aus Duroplast, der für die Formgestaltung von Gehäusen wesentlich besser geeignet ist als Blech. Die Zeuke-Loks haben allerdings keine vorbildgetreue Heusingersteuerung. Da sind zunächst die beiden Tenderlokomotiven T 48 und T 55 zu nennen. Die größere T 55 entsprach etwa der BR 80 der DR; sie wurde nur mit C-Triebwerk und elektrischem Antrieb angeboten. Die T 55 hatte eine kleinere, aber ältere Schwester, die T 48. Sie kam in mehreren Varianten vor. In der ersten Zeit wurde auch sie mit einem C-Triebwerk versehen, das aber später durch ein B-Triebwerk ersetzt wurde. Da man auch eine Lokomotive für den Anfänger bzw. für Kinder anbieten wollte, wurde die T 48 auch als Uhrwerk- und als Batterie-Lok gefertigt. Die Batterie-Lok hat die Stromversorgung bei sich, d. h. die Flachbatterie wird in die Lok eingesetzt. Sie ist heute eine beliebte Gartenbahnlok. An der Uhrwerk- bzw. Batterievariante ist nur eine einfache Hakenkupplung angebracht, was für den Kinderspielbetrieb völlig ausreichend war.
Die größte von Zeuke gebaute Dampflokomotive ist die FD 50, dem Vorbild der Stromlinien-03 nachempfunden. Allerdings hatte man zur Erzielung guter Kurvengängigkeit das Modell stark verkürzt und an der Lok und am Tender je eine Achse eingespart. Die Achsfolge der Lok wurde im Verlauf der Produktionszeit von 2'C auf 1'C'1 geändert. Die äußere Formgestaltung kam der Verarbeitung von Plast sehr entgegen, zumal mit relativ geringem Aufwand eine ansprechende Schnellzuglok hergestellt wurde.
Bei der Bewertung eines solchen Erzeugnisses muß man sich immer die Zeit der Herstellung und die geschichtliche Entwicklung der großen Bahn vor Augen halten. Als um 1953 die FD 50 auf den Markt kam, waren die schnellfahrenden Lokomotiven zehn Jahre alt und jedem Käufer noch im Gedächtnis. Daß der zweite Weltkrieg diese Entwicklung im großen Bahnbetrieb jäh abgebrochen hat, ist hinlänglich bekannt. So konnte aber wenigstens der Modelleisenbahner seine Schnellfahrlok vor einem D-Zug einsetzen.
Bei der Konstruktion einer Ellok hatte Zeuke eine wesentlich glücklichere Hand als Liebmann. Ein Höhepunkt in der Spur-0-Entwicklung wurde mit dem in Blech- und Plastbauweise kombiniert gefertigten Modell der E 44 erreicht. Sie ist eine der besten Elloktypen, die von deutschen Herstellern je angeboten wurde. Erstmals wurde eine dem großen Vorbild entsprechende Achsfolge gewählt, obwohl nur ein B-Triebsatz zur Verfügung stand. Durch geschickte Anordnung der äußeren Radsätze und der Verkleidung bemerkt der Betrachter jedoch nichts davon. Das Modell besitzt eine gute Zugkraft und Kurvengängigkeit und ist daher für den Modelleisenbahner eine nahezu ideale Maschine, die universell einsetzbar ist.
Die letzte Schöpfung war eine kleine Diesellokomotive, die auch als Werk-Ellok angeboten wurde. Zur Fortbewegung dient das Uhrwerk bzw. der Batterieantrieb. Mit dieser Freistil-Lokomotive für Kinder endete die Spur-0-Bahn-Entwicklung in der DDR.

Schluß folgt

Beleuchtung an der BR 56 in TT verbessert

Um beide Stirnseiten dieser Lok mit selbsttätig umschaltender Beleuchtung auszurüsten, sind folgende Arbeiten erforderlich:
– Abnehmen des Lok- und Tendergehäuses,
– Ablöten des Drahtes zur Glühlampe auf einer Seite und
– Zwischenschalten einer Diode, die zwischen den Spulen und dem Ballaststück ausreichend Platz hat.

Nun zum Tender:
Hier werden zuerst die Masseteile vorsichtig entfernt. Danach kann man auf jeder Seite des Tenders je einen Draht an die schon vorhandenen Lötstellen für die elektrische Verbindung zur Lok anlöten. Bohrungen für die Lampen sind an der Lok bereits vorhanden. Auf eine Glühlampenfassung für die Zwerglampe kann verzichtet werden. Die Drähte sind an die Glühlampe direkt anzulöten. Hier ist ebenfalls eine Diode zwischenzuschalten. Die Massestücke werden dann links und rechts



unverändert wieder in den Tender eingeklebt. Das mittlere Ballaststück ist zu trennen (siehe Abb.) und Teil 1 an der ursprünglichen Stelle wieder im Tender zu befestigen. Zum Zertrennen ist eine Laubsäge mit Sägeblatt für Metall besonders zweckmäßig (Teil 2 eignet sich gut zum Einbau in den Tender der BR 35!). Anschließend wird der Tender innen mit etwas weißer Farbe behandelt, so daß die Lichtausbeute größer wird. Zuletzt werden die Gehäuse wieder befestigt, und die Beleuchtung kann auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft werden.

M. Kleimann, Dresden (13 Jahre)

Anmerkung der Redaktion:
Ein besserer Lichteffekt wird auch erreicht, wenn die Tenderlaternen mit Polystyrolstäbchen oder kurzen Lichtleitkabel-Stükken ausgerüstet werden.

Dipl.-Ing. Werner Hammer (DMV), Ludwigsfelde

Ein $H0_e$-Triebwagen entsteht

Da dieser Schmalspurtriebwagen ausschließlich aus handelsüblichen Teilen angefertigt wird, ist der dafür erforderliche Arbeitsaufwand verhältnismäßig gering. Allerdings sind einige Abweichungen in der Modelltreue nicht zu vermeiden.

Das Vorbild

Ähnlich aussehende Triebwagen wurden Mitte der 30er Jahre in der Waggonbau-AG Dessau für verschiedene private Kleinbahnen gebaut. Ein solches Fahrzeug verkehrte u. a. als T 1 (Fabrik-Nr.: 3074) auf der Greifswald-Jarmener Kleinbahn (GJK) von 1935 bis 1945. Die Rügenschen Kleinbahnen (RüKB) verfügten ebenfalls über einen derartigen Triebwagen. Mit der Bezeichnung T 1 (Fabr.-Nr.: 3128) fuhr er dort von 1937 bis 1942 und wurde noch im gleichen Jahr zur GJK umgesetzt, wo er als T 2 eingesetzt war.

1936 erhielt außerdem die ehemalige Kleinbahn Casekow – Penkun – Oder (CPO) einen solchen Wagen. Nach 1945 fielen alle drei Fahrzeuge unter die Reparationslieferungen an die UdSSR. Der weitere Verbleib ist unbekannt.

Ein baugleicher Triebwagen wurde 1935 ferner an die Kreisbahn Osterorde – Kreiensen (KOK) im Westharz geliefert. Dort war er als T 1 bis zur Betriebseinstellung im Jahre 1967 im Einsatz.

Das Modell

Die Hauptmaße werden beim Modell eingehalten. Lediglich die Fenstereinteilung an den Seitenwänden, die Einstiegtüren und die eingezogenen Stirnseiten weichen vom Vorbild geringfügig ab. Außerdem ist der H0-Wagenkasten um 3mm zu kurz (Abb. 1).

Notwendiges Material

Es werden benötigt:
- ein Fahrgestell des vierachsigen VT in N (PIKO),
- ein Gehäuse des VT 135 in H0 (PIKO),
- ein bzw. zwei Unterteile des VT 135 in H0 (PIKO) und
- vier Achslagerblenden von einem vierachsigen TT-Güterwagen.

Zur Vervollständigung sind außerdem noch folgende Teile erforderlich:
- ein Paar Trichterkupplungen,
- zwei Typhone (schwarz) und
- vier Einbauloklaternen (schwarz).

Selbstverständlich können auch TT- oder N-Kupplungen verwendet werden, die jedoch beim Einbau entsprechend anzupassen sind. Anstelle der Einbauloklaternen kann man auch die vorhandenen Lampenimitationen des VT 135 beibehalten.

Aufbau des Fahrwerks

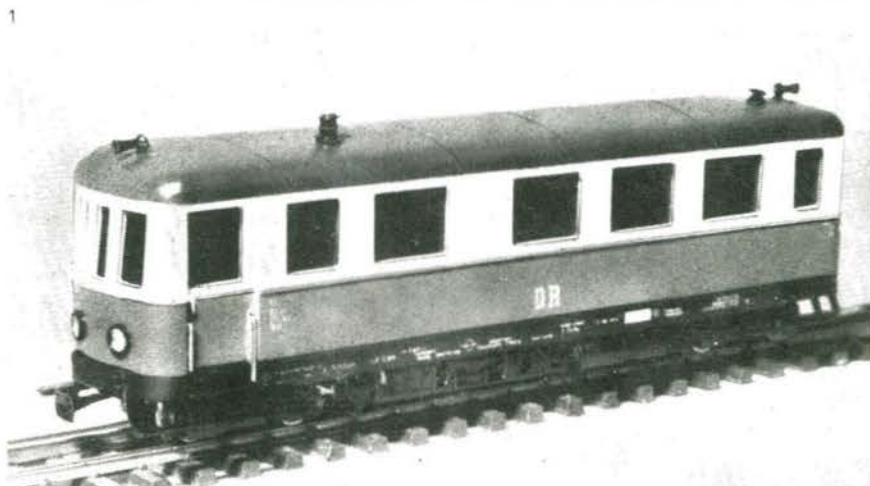
Zunächst wird der N-Triebwagen vollständig demontiert. Alle Verschraubungen sind dabei vorsichtig zu lösen, da die Schrauben nur in das weiche Polystyrol eingedreht sind und sich leicht überdrehen lassen. Für den Umbau werden das Gehäuse, die Selenplatte, die Beleuchtungsplatte sowie die an den Dachgestellen vorhandenen Schürzennachbildungen nicht mehr benötigt (Abb. 2). Die beiden Drehgestelle sind entsprechend Abb. 3 zu kürzen. Dazu gehören die auf eine Materialstärke von 0,8mm heruntergefeilten TT-Güterwagendrehgestellblenden. Allerdings können auch die Blenden des N-Triebwagens belassen werden, da nach dem Zusammenbau hinter den Trittbrettern von den Drehgestellblenden wenig zu sehen ist.

Anschließend wird vom Unterteil des N-Triebwagens die Bodenwanne abgesägt und die Unterseite plangefeilt. Um Beschädigungen zu vermeiden, sind vorher die Entstördrosseln und der -kondensator nach oben zu biegen. Das Unterteil wird, wie auf Abb. 4 dargestellt, gekürzt. Jetzt ist das Unterteil des VT 135 gemäß Abb. 5 zu zersägen. Für den $H0_e$-VT werden die Bodenwanne, vier Trittstufen, vier Streusandbehälter, zwei Rahmenverlängerungen und zwei Plastteile zur Gehäusebefestigung (Abb. 6) benötigt. Beim Trennen der Streusandbehälter von den Trittstufen ist sehr vorsichtig zu verfahren, damit beide Teile nicht beschädigt werden. Wem das zu schwierig ist, kann die Trittstufen – sie sind nach Abb. 7 zu bearbeiten – aus einem Unterteil und die Streusandbehälter aus einem zweiten Unterteil des VT 135 heraussägen.

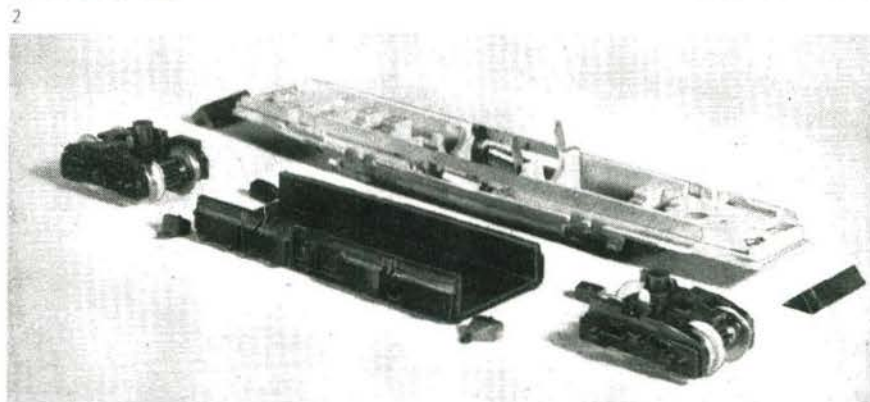
Die Plaststücken zwischen den Trittstufen des VT 135-Unterteils kann man für die spätere Gehäusebefestigung nutzen.

Die Bodenwanne wird nach Abb. 2 zurechtgesägt und anschließend längs eingefeilt. Die entsprechenden Maße sind in Abb. 8 enthalten. Von der Boden-

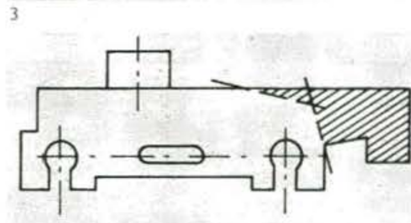
1



2



3



1 Das fertige H0e-Modell. Wie diese Fahrzeuge beim Vorbild exakt beschriftet waren, ist dem im transpress-Verlag erschienenen Schmalspurbahn-Archiv zu entnehmen. Auf der Seite 140 befindet sich ein Foto von dem Triebwagen der früheren GJK.

2 Diese Aufnahme zeigt sämtliche Einzelteile (Rahmen, Drehgestelle, Bodenwanne, Streusandbehälter und Rahmenverlängerungen), die für den Bau des H0e-Fahrzeugs vom N-Triebwagen noch benötigt werden.

3 Drehgestellrahmen, Maßstab 2:1.

4 Unterteil des VT (Nenngröße N). Die gestrichelten Linien geben die Schnittstellen an, Maßstab 1:1.

5 Unterteil des VT 135 in H0 Die gestrichelten Linien geben die Schnittstellen an. Daraus entstehen folgende Teile: A – Bodenwanne, B – Trittstufen, C – Streusandbehälter, D – Rahmenverlängerungen, E – Gehäusebefestigungsstege, Maßstab 1:1.

6 Einzelteile für das Gehäuse: Trittstufen, Dachlüfter und veränderte Schwarzverglasung.

7 Trittstufen (Maßstab 2:1)

wanne ist später am Modell nur noch der untere Teil sichtbar, da über den oberen das Gehäuse geschoben wird. Deshalb muß der obere Teil bis auf das Innenmaß des Gehäuses heruntergefeilt werden. Die so vorbereitete Bodenwanne ist in die Mitte unter das bearbeitete Unterteil des N-Triebwagens zu kleben. Dadurch gewinnt das Unterteil an Stabilität.

Als Rahmenverlängerung eignet sich der obere Rand des VT 135-Unterteils. Entsprechende Stücke werden ausgesägt. Das Maß für die Rahmenverlängerung ergibt sich aus der Breite der unteren Aussparungen an den Gehäusefrontseiten. Diese Verlängerungsteile sind danach an die Frontseiten des Unterteils zu kleben. Dabei ist das Gehäuse aufzusetzen, damit es später auch richtig auf das Fahrgestell paßt. Bitte darauf achten, daß das Gehäuse nicht mit festklebt!

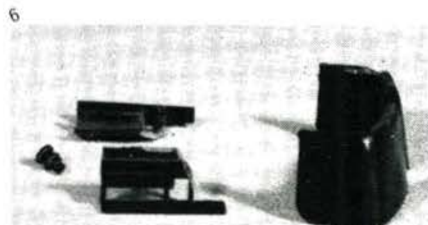
Nun werden die Ballaststücke des N-VT gemäß Abb. 9 gekürzt und in die Bodenwanne eingeklebt (Abb. 10). Das Fahrgestell wird danach mit den Streusandbehältern und den Kupplungen ausgerüstet. Vor dem Einbau der Getriebeteile, des Motors und der Drehgestelle ist das Unterteil noch schwarz zu lackieren. Jetzt kann ein Probebetrieb erfolgen.

Das Gehäuse

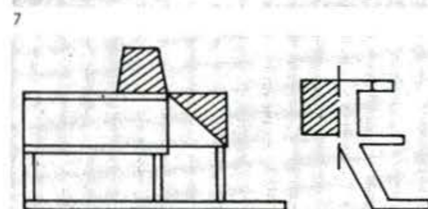
Vom Gehäuse des VT 135 werden die Fensterverglasungen an den Frontseiten und die Dachlüfter entfernt. Diese Teile sind sorgfältig aufzubewahren. Finden die Einbauloklaternen Verwendung, müssen noch die Plexiglasstücke an den Lampen entfernt und die Lampenöffnungen auf 3,5 mm Durchmesser aufgebohrt werden.

Anschließend wird das Gehäuse mit Hilfe einer kleinen Vorrichtung längs zersägt. Sie besteht aus einem Metallklotz, in den entsprechend der Gehäuseabmaße eine Nut eingefräst wurde (Maße siehe Abb. 11). Das Gehäuse ist nun in das selbstgebaute Werkzeug einzulegen und mit Hilfe eines Eisensägeblatts zu zersägen (Abb. 12). Das Sägeblatt wird flach auf einen Schenkel der Vorrichtung aufgelegt und geführt. Es entsteht ein glatter Schnitt, so daß nur noch geringe Anpassungsarbeiten notwendig sind. Nachdem das zweite Gehäuseteil genauso bearbeitet worden

6



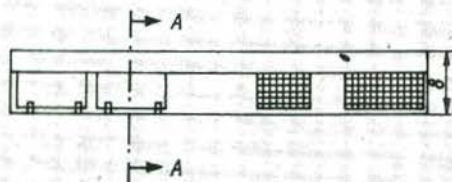
7

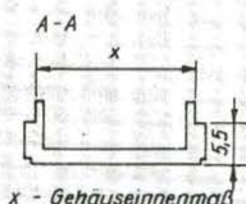


ist, werden beide Teile an den Schnittflächen entgratet und, falls notwendig, noch genau angepaßt.

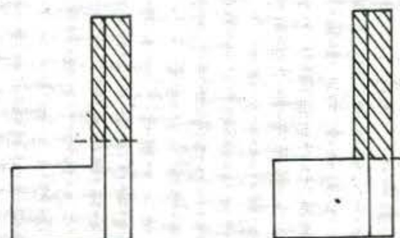
Zum Verkleben der Gehäuseteile eignet sich Nitroverdünnung. Damit werden die zu verklebenden Flächen mehrfach dünn eingestrichen. Die Nitroverdünnung darf nicht herunterlaufen und nur auf den Klebeflächen vorhanden sein. Das Einstreichen erfolgt so lange, bis

8

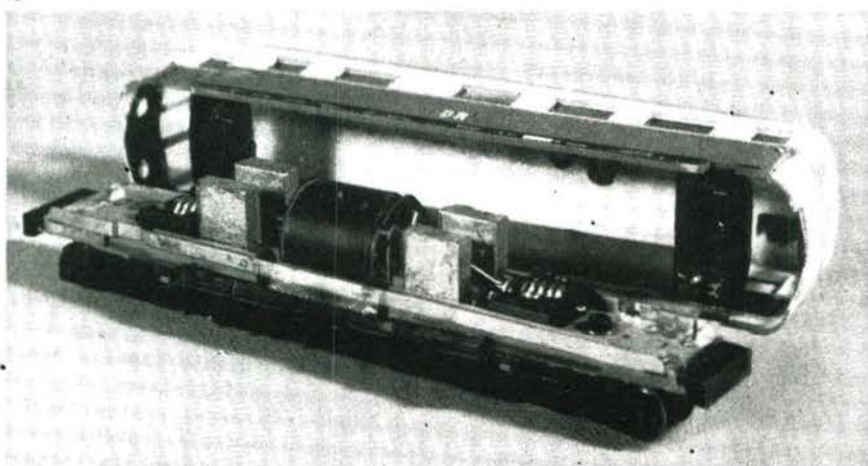




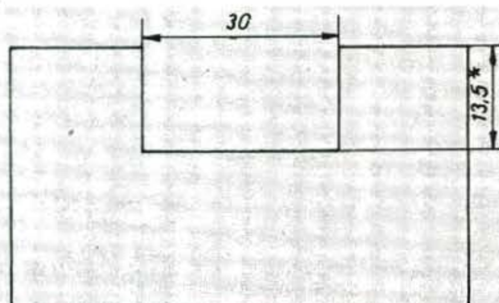
9

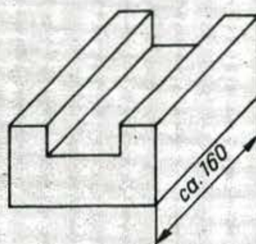


10



11

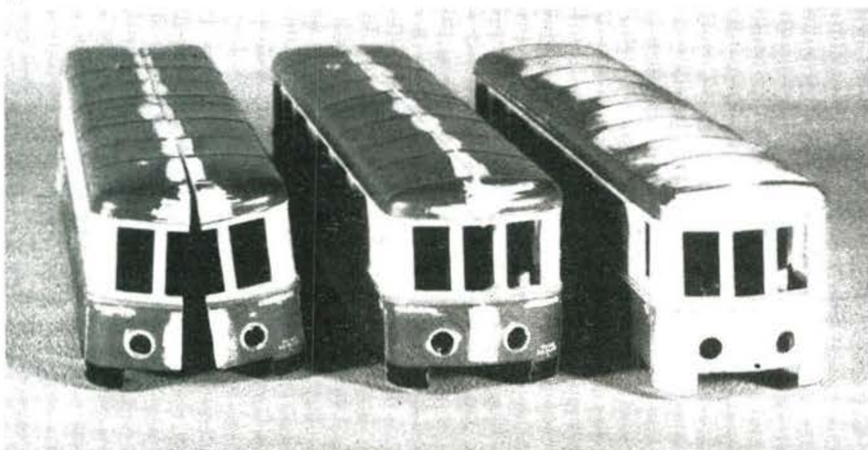




8 Bodenwanne, Seitenansicht und Querschnitt (Maßstab 1:1)
9 Seitenansichten der linken und rechten Bleistücke (Maßstab 1:1)
10 Komplettes Fahrgestell und abgenommenes Gehäuse. Im letzteren sind die Befestigungsteile zu erkennen. Auf dem Fahrgestell wurden die geänderten Bleistücke angebracht.
11 Vorrichtung zum Längssägen des Gehäuses
12 Gehäuse in verschiedenen Fertigungsstadien. V.l.n.r.: Gehäuse gesägt, Gehäuse geklebt (deutlich ist die Wulst an der Klebenaht zu erkennen), Gehäuse fertig gefeilt.

Fotos: E.-P. Dargel, Berlin
Zeichnungen: Verfasser

12



sich von der Oberfläche ein paar Zehntelmillimeter Material angelöst hat. Danach werden die Teile zusammengefügt. Dabei wird Druck ausgeübt, und die Teile werden leicht aneinander gerieben, so daß sich eine Materialwulst an der Klebefläche bildet. Durch diese Bewegungen sind eventuelle Ungenauigkeiten auszugleichen. Durch die vorhandene Wulst entsteht beim Verdunsten des Lösungsmittels an der Klebenaht keine Kehle. Nach dem Trocknen ist diese Wulst zu entfernen. Die Nitroverdünnung verdunstet aber erst nach zwei bis drei Monaten vollständig aus dem Polystyrol. Wird die Materialwulst früher entfernt, bildet sich an der Klebestelle eine Kehle durch das Schrumpfen des Polystyrols.
Durch diese Klebeart sind die Teile anschließend wie verschweißt. Außerdem sollten die Frontseiten des Gehäuses von innen verstärkt werden. Dazu sind am besten gleich nach dem Kleben kleine Polystyrolstückchen und Polystyrolfeilspäne mit Nitroverdünnung anzulöten und auf die Innenseite der Frontseiten aufzutragen.
Nach dem Trocknen wird die Wulst mit Hilfe einer Schlüsselfeile entfernt und der Dachrundung sowie den Frontseiten angeglichen. Danach bearbeitet man die gleichen Flächen noch einmal mit Schleifpapier, wozu in Streifen geschnittenes 400er Schleifpapier gut geeignet ist. Bei sorgfältigem Arbeiten sind später nach dem Lackieren die Nietenreihen auf dem Dach noch sichtbar.
Die Gehäusebefestigungen entstehen aus Plastestücken vom Unterteil des VT 135. Die Länge der Stücke entspricht dem Innenmaß des Gehäuses, und die Breite beträgt rund 15 mm. Die Teile erhalten zunächst eine Bohrung von 2 mm Durchmesser. Die genaue Lage der Bohrung ergibt sich dadurch, daß das Gehäuse auf das Fahrgestell aufgesetzt wird und entsprechend der alten Bohrungen im Unterteil für die Befestigungsschrauben des N-Gehäuses diese Stelle auf den eingelegten Plastestücken angerissen wird. Hinter dieser Bohrung ist eine M2-Mutter zu befestigen. Sie kann ebenfalls mit in Nitroverdünnung gelösten kleinen Polystyrolstücken und Polystyrolfeilspänen angeklebt werden. Nach dem Trocknen (etwa 2 Stunden) sollte man das Gewinde der M2-Mutter noch einmal nachschneiden. Danach werden diese Gehäusebefestigungsstücke in das Gehäuse geklebt.
Meist brauchen nur die Stirnseiten so-

Mitteilungen des Generalsekretariats

Technische Kommission des Präsidiums
Das Abonnement des Mitteilungsblattes für die Nr. 10 bis 12 ist zu erneuern. Interessierte Arbeitsgemeinschaften werden gebeten, per Postanweisung 6,– M an den Sekretär der Technischen Kommission, Werner Ilgner, 9340 Marienberg, Freiberger Straße 10, einzuzahlen. Außerdem wird auf die ausführliche Notiz im Heft 6/83 des „modelleisenbahner" verwiesen. „Modellbahn-Technik" ist nur für Arbeitsgemeinschaften des DMV erhältlich!

9620 Werdau – AG 3/85 „Museumsgartenbahn"
Die Arbeitsgemeinschaft lädt alle interessierten Verbandsfreunde zum Gartenbahn-Treffen am Sonnabend, dem 23. Juni 1984, von 10 bis 17 Uhr ins Kreis- und Stadtmuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4, ein. Die Anmeldung ist bis 1. Juni 1984 an Freund Christian Spindler, 9620 Werdau, Ziegelstraße 16, zu richten. Teilnehmerpreis: 10,– M; bitte per Postanweisung, gilt gleichzeitig als Anmeldung! Es stehen 130 m Gleis mit 75 mm (1:20) und 45 m mit 45 mm Spurweite (1:22,5) im Gartenbahngelände zur Verfügung. Eigene Gleise können mitgebracht werden, dafür ist eine saubere Rasenfläche der Größe 26 m × 6 m vorhanden.
Bitte bringen Sie auch halbfertige Modelle für den Erfahrungsaustausch mit, Fahrspannung 12 V und Strom bis zu 10 A sind vorhanden.
Eine geringe Anzahl Übernachtungen sind vorhanden, dafür aber besonders und rechtzeitig anmelden sowie den Termin der Übernachtung angeben.

9444 Rittersgrün (Erzgeb.) – AG 3/54
Öffnungszeiten des Museumsbahnhofs Oberrittersgrün: Vom 1. Mai bis 31. Oktober 1984 Montag bis Freitag 9–12 und 13–15 Uhr; Samstag, Sonntag 9–12 und 14–15 Uhr. Souvenirverkauf: Broschüren, historische Bildpostkarten, Sonderumschläge, Sonderpoststempel.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

5/1 Biete: Lokschilder BR 41, 44, 52, 86, 93, V 180 im Tausch gegen andere Dampflokschilder.

5/2 Biete: TT-Anlage, 2,35 m × 1,35 m, gute Geländegestaltung, ca. 30 m Gleis, viele Gebäude, mit rollendem Material und zwei Trafos.

5/3 Biete: N, BR 55; 65; V 180; NOAB Diesellok; div. Wagen, Schienen u. Weichen. TT: E 70 def.; Drehscheibe. H0: BR 106; 86; sowie Gehäuse von Einschienenbahn.
Suche: „modelleisenbahner" Heft 1/1952 bis 12/1961 kompl., sowie Heft 4 bis 6/1968; BR 84 (Hruska), BR 99 m. allen Wagen u. Rollwg (HERR). Nur Tausch!

5/4 Biete: Antiquarische Eisenbahnliteratur. Suche: 3. endgültigen DRG-Umzeichnungsplan (Reprint).

5/5 Biete: H0, BR 01; 24; 52; 55; 64; 66; 75; 86; 89.
Suche: H0, BR 23; 42; 50; 80; 81; 84; 91; E 94; E 04 u. E 63. In Nenngr. N: BR 55. „Dampflok-Archiv"; „Die Dampflokomotive"; „Ellok-Archiv"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Reisen mit der Dampfbahn".

5/6 Biete: Personenwg HERR, grün, im Tausch gegen vierachsige Personenwg. „technomodell".

5/7 Biete: „Bahnland DDR"; Dampflok-Literatur; versch. Broschüren; div. Ersatzteile für H0; div. Dampflokraritäten (Triebwerkslampe, Manometer u. ä.).
Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Baureihe 44"; „Franzburger Kreisbahnen"; „Rügensche Kleinbahnen"; „Steilrampen über den Thüringer Wald". In H0: Triebtender 01^5/41; BR 23; Drehgestelle für Oberlicht-Eilzugwagen.

5/8 Biete: „Historische Bahnhofsbauten„; „Baureihe 01"; „Modellbahn-Elektronik"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Bahnland DDR". Suche: „Rügensche Kleinbahnen"; „Von Probstzella nach Sonneberg"; Metallkupplungen in TT (Nur Tausch!).

5/9 Biete: größere Sammlung H0-Fahrzeuge aus Anfangszeit d. DDR-Modellb.-Industrie (u. a. BR 03, Mitteleinstiegwg); Gehäuse BR 91; BR 99 u. BR 41; HERR $H0_m$-Drehgestelle; ält. Fachliteratur über Dampflok- u. Eisenbahnbetrieb; Kursbücher. Suche: HERR-Schmalspurfahrzeuge; dreiteil. ETA rot/elfenbein; Dampflokschilder; „BR 01–96".

5/10 Biete: 157 PIKO-Gleisbildelemente (dav. 73 Weichen); Lux-Constant L 1 u. 5 St. L 11; Eisenbahnjahrbuch 1983.
Suche: „modelleisenbahner" 3 u. 9/1953, 4 u. 7/1954; TT-Fz. (Liste anf.); „BR 44", „Diesellok-Archiv" (1981); „Steilrampen über den Thüringer Wald".

5/11 Suche für Nenngr. N: BR 55 u. BR 65.

5/12 Biete: Modellbahnpraxis Nr. 12 u. 13; Personenwg. Citr Pr 05/Nr. 3112 – TT. Suche: Modellbahnpraxis Nr. 5 u. 10; Gepäckwagen Pwi 30 rot/Nr. 3411 – TT. (Nur Tausch!)

5/13 Biete: Nenngr. 0, Stadtilm: dreiteil. Doppelstockzug; Modelleisenbahnkalender 1969, 1976, 1978, 1981; Eisenbahnkalender 1975, 1977–1981; „100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen".
Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Kleine Modellbahnbücherei" Bd. 7; Modelleisenbahnkalender vor 1968 (außer 1964).

5/14 Biete: Nenngr. H0, BR 24; 50; 56; 75; 80; 84; 110; V 200 (DB). Suche: H0-Dampfloks sowie BR 106 u. 185; Mod.-Wg. 2. Kl.; Literatur Reihe Verkehrsgeschichte u. ä.

5/15 Suche: PIKO-i-Kupplungen; „BR 44"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Modellbahn-Lexikon". Tausche: H0, BR 41 u. BR 62-Gehäuse; $H0_e$-4achs. 0-Wagen (SKGLB) u. dreiachs. G-Wagen (DB) gegen $H0_e$/$H0_m$-Fahrzeuge von HERR.

5/16 Biete: BR E 94, DB, blau (Berl. TT-B.); E 70, grün, TT (HERR), BR 42 (H0, Gützold); BR 23, H0, (PIKO). „modelleisenbahner" Jahrg. 1959 bis 1974 (gebunden); „Modelleisenbahnanlagen 1 u. 2 (Gerlach); „Reisen mit der Dampfbahn"; div. Technikposter Eisenbahn. Suche: „Die Baureihe 44"; ETA 178 in H0; div. Lokschilder; div. Technikposter Eisenbahn.

---

wie das Dach neu gespritzt zu werden (Dach dunkelgrau, Wagenkasten weinrot, elfenbein und schwarz, entsprechend der Farbgebung des VT 135, sowie der Zierstreifen silber). Als Farbe eignet sich alles, was das Grundmaterial Polystyrol nicht anlöst (also keine Nitrofarben).
Nach der Farbgebung muß das Gehäuse noch vervollständigt werden. Zunächst wird in die Stirnseiten die vorher zurechtgeschnittene Schwarzverglasung eingeklebt. Danach sind die Dachlüfter in die alten Löcher und die Einbauloklaternen einzukleben. Anschließend befestigt man die Typhone in vorher dafür gebohrte Löcher. Außerdem werden an den Einstiegtüren noch Griffstangen angebracht. Dazu eignet sich am besten Stahldraht von 0,4 mm Durchmesser (Fesselflugdraht).
Nun müssen noch die Trittstufen befestigt werden. Die nach Abb. 7 bearbeiteten Trittstufen sind zunächst mit Knete zu justieren. Danach wird das Gehäuse auf das Fahrwerk aufgesetzt und der Ausschlag der Drehgestelle überprüft. Das ist notwendig, damit der Triebwagen eine entsprechende Kurvenläufigkeit hat. Durch Versuche kann man die erforderliche Lage der Trittstufen bestimmen. Erst danach werden sie eingeklebt.
Abschließend ist noch die Beschriftung des Gehäuses zu verändern (siehe Text zur Abb. 1).

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verkaufe
H0-Anlage, 1,05 m × 1,70 m, klappbar, im Schrank, ein Trafo, vier Loks, 11 Güterwagen, zwei Personenzüge, 13 Häuser und viel Zubehör, 650,– M (auch Teilzahlung).

Manfred Steinhaus
1710 Luckenwalde
Ernst-Thälmann-Straße 23

Biete **„Modellbahnelektronik", „Leipzig–Dresdner Eisenbahn", Dampflok-Archiv** Bd. 4 u. **„BR 50".** Suche **BR 23, BR 91, „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", Lok-Archiv** Band 1.

Hans-Georg Henke
8921 Nieder-Seifersdorf
Dorfstraße 78

Verkaufe **Zeukebahn**, Spur 0, Baujahr 1958, für 1000,– M.

Klaus Peter Günther
2601 Dehmen, „Wichernhof"

Verk. **150 Schienen**, H0, Pappschw.; 1/1, je 0,15 M; **30 Kurzst.**, je 0,10 M; **15 Kontaktgl.**, je 0,25 M.
Lange, 1193 Berlin
Defreggerstraße 22

Biete **N BR 118, 65.**
Suche **TT BR 35,56.**
Bernd Wolff
3101 Wahlitz
Bahnhofstraße 12

Verk. **„Der Modelleisenbahner"**, Heft 1 bis heute, Bd. 20,– M; G. Trost **„Kleine Bahn ..."**, 3 Bd., je 5,– M.
K. Beckmann, 1185 Berlin
Ontarioweg 8

Biete **„Der Modelleisenbahner"**, Jahrgang 1969–79, **Triebwagen-Archiv, Ellok-Archiv.**
Suche **Eisenbahnjahrbücher 1980** bis **1983.**

V. Haak
7400 Altenburg
E.-Mäder-Straße 21

Suche **Loks, Wagen, Straßenfahrz.** u. and. **roll. Material in Nenngr. N** (bevorz. Eigenb.), **„Der Modelleisenbahner"**, Jahrg. 1980 u. 81 kompl., u. Heft 7/82 sowie das Buch **„Die Selketalbahn".**

R. Eisenhuth
3723 Hasselfelde (H.)
Bruchstraße 1

Biete **BR 01, BR 41, BR 110, div. Wagen** (alles H0). Suche **BR 64, BR 24, BR 42, BR 66 V 200** (Bestzust.)
R. Schultheis, 6820 Rudolstadt
Cumbacher Straße 11

Verkaufe **„Der Modelleisenbahner"**, Jahrg. 1952 bis 1975, mit allen Beilagen, für 180,– M

Telefon: Berlin 3 66 60 92

Verkaufe **Zeuke-Material, Spur 0,** komplett 500,– M.
Zuschriften an:
Thuntke, 1017 Berlin
Karl-Marx-Allee 69 D

Kaufe **„Der Modelleisenbahner", Eisenbahnliter.** sowie **Dampflokmodelle H0, TT,** auch defekt.
C. Krüger, 1195 Berlin
Willi-Sänger-Straße 11

Suche **Fotos, Ansichtskarten, Fahrkarten, Bahnpoststempel** der ehem. Eisenbahnlinien Stollberg–Zwönitz, Zwönitz-Scheibenberg.

W. Weidlich
9401 Affalter
Hauptstraße 44

Suche **N-Dampfloks, „Reisen mit der Dampfbahn", „BR 44", „Modellbahnbauten".**
Biete **„Die Überschienung der Alpen", „Links und rechts der Kleinen Bahnen".**

U. Busch
5066 Erfurt
Fr.-Engels-Straße 33

Suche **„i-Kupplungen"** zu kaufen, auch ohne Feder.

Max Schmidt, 3014 Magdeburg
Raiffeisenstraße 7

Su. dring. **Motor** od. **Anker** f. T 48, Spur 0 (Zeuke), **Loks,** Nenngr. H0, auch def. Biete **BR 01,** su. **BR 44.**
W. Colditz, 9159 Lugau
Sallauminer Straße 46

H0-BR 23, 42, 50
zu kaufen gesucht.
Zuschr. mit Preisangabe an:
Müller, 2500 Rostock
Tannenweg 23

Suche **H0 BR 84** (Hruska).
Biete **Anker-Steinbaukasten.**
R. Schultheis
6820 Rudolstadt
Cumbacher Straße 11

Verkaufe
Loks und **Wagen N.** (DDR-Produktion), nur zusammen, 250,– M (Liste anfordern!); **1 Lok, 3 Gw., etwa 7 m Gleis, 2 Weichen Spur 0** (Stadtilm), reparaturbedürftig, 100,– M und **Modellbahnbücherei** Band 1, 2, 5, 8 (1972–1975), 16,– M.

Suche, möglichst im Tausch, **„Der Modelleisenbahner"** 1955–1977, komplett, mit Wertausgleich.

Zuschriften an:

Th. Wollank, 8021 Dresden
Rosenbergstraße 10, 05-060

Verkaufe schön gest., im Rohbau fast fertige **N-Anlage,** mit großer Viaduktbrücke, 160/150 cm, 170,– M; ferner sehr viel **roll. Material, Schienen, Weichen, Häuser, Bahnhöfe, Lampen, Licht- und Formsignale** usw. sowie **Loks** (eine BR 55, drei BR 65, zwei BR LL 8_1), **Triebwagen** und **Doppelstockzug.**
Verkauf möglichst geschlossen.

K. Schneider, 6603 Elsterberg
Greizer Straße 21

Biete in **H0: pr G 8, BR 01, 23, 41, 50, 100, 106, 110, 118, 120, 185;** in **TT: 35, 56, 86, 92;** Bücher: **Dampflok – A. 1–4, Triebw. – A., Diesell. – A., Schmalspurb. – A., „Baureihe 01", „Als die Züge fahren lernten", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Selketalb.", „Windbergb.", „Franzb. Kreisb.", „Rübelandb.", „Leipz.-Dresdener Eisenb.", „Harzquer- u. Brockenb."**
Suche in **H0: 03** (Schicht), **05** (Eigenb.), **38, 44** (Eigenb.), **84, 89, 91,** kompl. **Schmalsp.-Zug** u. **Schienen** u. **Weichen** f. PIKO, Einschienenb.

R. Guth, 4300 Quedlinburg
Taubenbreite 9

Biete
Nenngröße H0: BR 41, 52, 75 SNCF, BN 150, V 100, zusammen 200,– M; **Pilz-Weidenantriebe,** 6,– M, **„Modellbahnelektronik",** 8,– M, alles neuwertig.

Suche
Wagen, Loks, Nenngröße II, besonders **BR 23** oder **35/E 94 BR 254,** auch leicht reparaturbedürftig (Eigenbau), **Loks** und **Wagen Spur S** (Stadtilm), **„Baureihe 44", Dampflok-Archiv** Band 2, 3, 4, **„Der Modelleisenbahner",** Jahrgang 1–17.

R. Forster, 9900 Plauen
Straßberger Straße 58

Biete, bevorzugt im Tausch, **„Reisen mit der Dampfbahn", „Baureihe 01", „Als die Züge fahren lernten", „Baureihe 44", Eisenbahnjahrbuch 1965, 1980** und **1982, „Historische Bahnhofsbauten", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Die Spreewaldbahn", „Franzburger Kreisbahnen", „Die Rübelandbahn", „Die Selketalbahn", „Die Windbergbahn", „Die Harzquerbahn und Brockenbahn",** Deinert **„Elektrische Lokomotiven".**

Suche **„Schiene, Dampf und Kamera", „Bahnland DDR", in H0: Bausatz ETA 177/178, BR 106, E 18** (Bausatz Rehse).

G. Hoffmann, 7024 Leipzig
Gorkistraße 27

Selbst gebaut

Heinz Kohlich aus Dresden baute einige Lokmodelle in der Nenngröße H0. Er hat sich dem Nachbau von Fahrzeugen der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahn verschrieben. Sämtliche Fahrzeuge entstanden aus selbstgefertigten Teilen und lassen in bezug auf die Detailtreue keine Wünsche offen.

Abb. 1 zeigt das 1975 gebaute Modell der Schnellzuglok 18 001 der früheren Gattung sä. XVIII H vor einem Schnellzug. Die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. R. Hartmann, baute im damaligen Chemnitz von dieser Baureihe 10 Maschinen, die nach Übernahme durch die DRG die Nr. 18 001 bis 18 010 erhielten. In den Jahren 1967 und 1968 wurden alle Loks dieser Baureihe ausgemustert.

Das Vorbild der Modellok 19 001 (Abb. 2) mit der früheren sächsischen Gattung sä. XX HV entstand im Jahre 1925. Insgesamt wurden von diesen bei der DRG als Baureihe 19° bezeichneten Fahrzeugen 23 Maschinen gebaut. Sie bewährten sich vor allem auf der Hügellandstrecke Dresden–Reichenbach–Hof und waren bald nach Inbetriebnahme unter der Bezeichnung „Sachsenstolz" sehr bekannt. Die 19 017 wurde 1973 im Raw Meiningen museumsgerecht aufgearbeitet und bleibt erhalten.

Weniger bekannt sind dagegen die Loks der Baureihe 34^7 (ex sä. III). Das Modell der Nr. 310 wurde 1974 gebaut (Abb. 3). Noch im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts waren derartige Maschinen besonders auf den Erzgebirgsstrecken unentbehrlich. Obwohl noch im DRG-Umzeichnungsplan erfaßt, wurden die letzten Maschinen bereits um 1925 ausgemustert.

Gut gelungen ist auch das Modell der 98 7056 (ex sä. VII T). Nicht nur die Lok, sondern auch die Wagen des Hilfszuges entstanden im Jahre 1979 in der Werkstatt von Heinz Kohlich (Abb. 4). Loks dieser Baureihe wurden von 1873 bis 1892 gebaut. Bis 1965 waren bei der DR noch zwei Maschinen im Einsatz. Die 98 7056 gehört heute mit ihrer sächsischen Nummer 1451 zum Museumsbestand.

Fotos: W. u. J. Albrecht

1



2



3



4



Blick auf das im Einschnitt liegende Portal des Blankenheimer Tunnels. Diese Aufnahme zeigt ein Motiv der ausgezeichneten H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/32 (Bw Dresden), über die wir in dieser Ausgabe ausführlich berichten.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

